COCHE A LA VISTA!...

AÑO XXVIII — MARZO 1975 — Nº 332
PRECIO: $ 8.— EN TODO EL PAIS

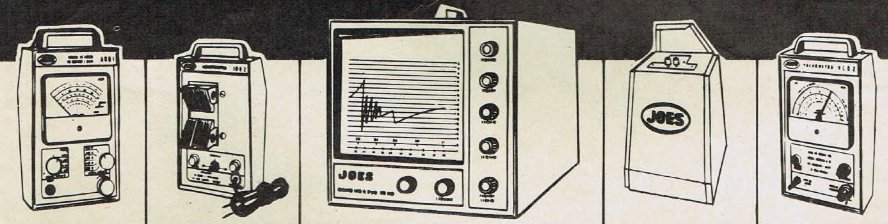
¡TODO LISTO! EQUIPOS 1975: PASES, CAMBIOS, CONFIRMACIONES Y NOVEDADES

AUTENTICA COTIZACION DE AUTOMOTORES

"a punto" y basta!

JOES

es garantía de buen servicio



En instrumental de afinación JOES es la última "creación".
Satisface las exigencias de los especialistas en sistemas de arranque, carga, ignición, compresión y carburación en motores de explosión. "A punto" y basta!

JOES, LA LINEA MAS COMPLETA: Sincronizador de distribuidores - Analizador de encendido - Voltamperímetro - Ohmetro - Medidor de ángulo de contacto y RPM - Analizador de diodos - Vacuómetro - Compresómetro - Cargadores de baterías (rápidos y lentos) - Analizador-limpiador de bujías - Equipos para soldadura eléctrica - Horno para pegado cintas de frenos - Soportes para taladros portátiles - Analizador gases de escape - Lámpara estroboscópica para puesta a punto - Inductómetro-probador de bobinados - Osciloscopio - Equipo de soldadura combinada: Arco y punto.



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

MAXIMA CALIDAD EN INSTRUMENTAL DE AFINACION

COCHE A LA VISTA!..

Fundada en 1947
APARECE MENSUALMENTE

Dirección:
LUIS ELIAS SOJIT
LUIS MICELI

Redacción y Administración:
RODRIGUEZ PEÑA 794
Piso 1º - Of. 4 - T. E. 44-2213 y 3341
Horario de Ofic.: de 15 a 19 horas

DIRECCION CABLEGRAFICA
COCHE A LA VISTA

Representante en Nueva York:
MIGUEL BOMAR
N. Y. 163 - West Seaman ANC -
Freeport - N. Y. 11520 - USA

Representante en Europa:
MARCELLO GIAMBERTONE
Viale Certosa 21 - Milano - Italia

•

Año XXVIII - Marzo 1975 - Nº 332

•

NUESTRA PORTADA



Felizmente también en el país estamos dando tregua al intensísimo activar del deporte motorizado, en enero y febrero. Esto abre expectativa para el "¿qué pasará este año?". En este número va todo. De ahí nota central de págs. 8 a 11 inclusive: *"Todo listo-Equipos 1975; pases, cambios, confirmaciones y novedades"* y en la portada, el magnífico ANGEL GUERRA, quien pese a rumores continuará con Antelo. El resto, notas internacionales (pág. central), "Los 10 mejores", síntesis de temas que atraen al que gusta del automovilismo en todas sus expresiones, no faltando karting, motociclismo, automodelismo, actividad del interior y hasta la curiosidad y el humor. Cumplimos así con el amigo lector. Si algo faltase, estamos prontos a complacerlo, si nos hace llegar unas líneas.

MIEMBRO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES



• *A su arribo del Viejo Mundo el Secretario de Prensa y Difusión de la Presidencia, José María Villone expresó: "Tendremos Televisión en color para 1978. Sistema, veremos".*

PARA 1978 AQUI HABRA TV-COLOR ¿LA INAUGURARA EL G.P. FORMULA 1?

La Argentina se anticipó en la primera presidencia del Gral. Perón y así el 17 de octubre de 1951 aparecían aquí ante el ojo asombrado del porteño las primeras imágenes en transmisión regular de nuestra naciente TV. "LR3 Radio Belgrano, TV Canal 7", Jaime Yankelevich. El segundo canal, según libro de la UNESCO que nos llegó a manos por gentileza excepcional de Guillermo Caram (hoy de la Ford Motor Argentina), expresaba que sería LR1 Radio El Mundo, canal 9 - TV de televisión. Editorial Haynes S.A., a la sazón propietaria de una docena de grandes revistas y el muy importante "tabloid" "EL MUNDO", que fue el diario que conmovió al país desde mediados de 1928. Y donde personas como el hoy Secretario de Prensa y Difusión de la Presidencia de la Nación, José María Villone se inició como periodista. Y, por sus relevantes dotes llegó a dirigir grandes ciclos y la edición semanal "Mundo Radial". Para luego, dedicado a estudiar problemas artísticos desde la programación integral, estando en Brasil también reeditó su típica excepcional capacitación y dirigió, por muchos años, ediciones, radio y TV en aquél territorio.

Si bien desde 1951 a 1960 hubo solamente en pantalla argentina la imagen conocida y querida del único canal estatal, el 7 que había pasado al Estado, de manos de Yankelevich, excepcional visionario de estas actividades con las que —generosamente— reclutando cientos de artistas, músicos, actores, animadores, relatores deportivos, escritores, arreglistas, hizo con ellos a la par de fortunas, fama internacional. La calidad notoria de nuestros técnicos, directores y productores hizo que tal actividad, fuera in-crescendo. La misma edición de UNESCO habla del "milagro de Yankelevich", con emoción descriptiva: "Se dio maña para que Perón no expusiese un peso para traer la TV al país. Yankelevich adquirió en 1950 una altísima cantidad de receptores "Capehart", ya en EE.UU. superados por modelos más modernos y estructuras más elegantes y con la colocación en plaza de los mismo que dejaran buen margen, apoyado por su inmenso elenco y la positiva calidad de hombres como el Dr. E. T. Susini, Pablo Osvaldo Valle, Emilio Rossi, Luis Elías Sojit, Emilio Karstulovic B., Ing. Max Koelble, Roberto Prince, Antonio Di Liello; su hijo Samuel, etc., etc., llegó a multiplicar el interés popular. Lográndose por cada aparato una "platea audiovisiva" de 4,5 personas, a promedio de 4 horas-persona por día. Que jamás pudieron superar ni los 4 canales en marcha, más el platense. Excepciones de los actos del Gral. Perón, S. E. la Sra. M. E. M. de Perón, Nat King Cole y la conquista de la Luna por el hombre, así como algún "special", memorable.

La TV color ha cumplido 20 años días atrás en Japón y ya en EE.UU. y en Europa es cosa corriente, de buen consumo. Prácticamente va a desalojar a la blanco y negro que a su vez terminará por ser superada por la color relieve, que ya tienta a los más audaces y es lógico: el hombre, crece. Como la TV color es exigencia universal, máxime donde hay millones de receptores para captarla, es hora que Argentina (pasaría de los 25 años de emisiones exclusiva blanco-negro), arbitre medios para, como ya ocurre en otras naciones del hemisferio que nos han adelantado, implantar el sistema "color" para el país. La ocasión es dada, casi por exigencia como una de las obligaciones para que podamos realizar aquí el Mundial de Fútbol 1978. Es así como el tercer gobierno del pueblo hará esta conquista y por eso como uno de los hombres más entendidos en todo ésto, José María Villone, en su carácter de primera autoridad argentina en la materia, ha viajado a Francia. Allí observó días atrás todo cuanto se refiere al SISTEMA "SECAM". Sin entrar a sugestiones ni tecnicismos, anticipamos: ya que en 1978 tendremos aquí TV-Color ¿por qué no lo inauguramos con el Gran Premio República Argentina" de ese año? La ocasión serviría como prueba universal: hoy 600 millones de receptores. Entonces, mil millones viendo todo "argentino".

ES imperioso que en la vida de los hombres y "sus" instituciones o cuerpos colegiados se produzcan movimientos emulsivos o estratégicos que tiendan a lograr progreso para el núcleo que representan. Si no resultan anodinos y actúan como cuerpos extraños. Taponan (no dejan surgir otro ente similar) y condenan a muerte al sistema. La vida biológica lo muestra, en millares de casos. El más real para punto de vista: la exterminación de ciertas especies zoológicas ¡INCLUSIVE PERSONAS!! (en 1974 murió aquí, en el lejano sur helado, el último indio **(yagán)** y ahí mismo hace unos días, con 100 largos murió la última **(ona)**. ¿Qué tiene que ver con nosotros? ¡Mucho, señores lectores!!! porque estamos hablando nada menos que de su cuerpo mayor rector, LA CADAD (Confederación Argentina del AUTOMOVILISMO DEPORTIVO), que poco a poco, por una actitud moderada de los hombres del Automóvil Club Argentino que la pergeñaron con los de Rafaela, etcétera, etcétera, dieron sentido



• *"Se recibieron 14 telegramas colacionados falsos, pero no me afectan. Soy el presidente CADAD, en buena lid". Una conferencia de prensa porque un chistoso hizo mover al país deportivo. Vaya!*

EL ARQ. ABEL ENRIQUE TANNURE, PRESIDE "CADAD"

de rectoría compartida a idealidad a este organismo. Por eso, cada vez que pasa algún cierto tiempo, en él se entronizan caprichos y se estilan nuevos prepotentes sistemas. Se apañan preferencias y se petardea por lo bajo a afiliados, núcleos y personas. Entonces es cuando la masa IMPONE y pide "nueva gente con nuevas ideas".

TANNURE: arquitecto; correntino: vive en San Miguel de Tucumán (repuestos auto), sabe de esto. Hombre de HACER.

• CADAD 1974

Confesamos que nuestra edición tuvo que usar de sus editoriales durante los doce meses del pasado año, previniendo de un estado de cosas —febril— que apabullaba al ambiente, tangencialmente.

Observamos que las federaciones pendientes y dependientes del organismo madre, vibraban, disgustados. Y cientos de personas (incluidos colegas periodistas importantes y con derecho a serlo), esgrimían hechos, con contundencia de verdad irrebatible. Y el grito se concretaba en un **"¡Queremos nueva gente!"**. El resto ya está dicho y el resultado que produjo ese estado enfermizo de esa enorme masa ejecutiva del deporte riesgoso y más constructivo del mundo, está aquí.

• CADAD 1975

El 3 de febrero, CADAD en Bol. 3/75 informó que **"en uso de atribuciones que le son propias y, en virtud a lo dispuesto por el art. 12 del estatuto de esa Confederación, su comité ejecutivo convocaba a asamblea general ordinaria de delegados para el 14"**. A la hora prevista allí estaban los representantes de sus federaciones, 1,2,3,4,5,6, 7,8,9,10,11,12; federación de Asociaciones Pilotos de Automóviles de competición y dos personas por el Automóvil Club Argentino. El ex presidente Eduardo Ricotti abrió la sesión y se designó al Dr. Alberto Petracchi como secretario de la asamblea y a los representantes de fed. 1 y 2 para firmar su acta, juntamente con el presidente y secretario de CADAD. Inmediatamente aprobáronse realizaciones y las cuentas. Dióse lectura al presupuesto para Gastos y Recursos de todo 1975 y tras de ansiarse mayores recursos, se hizo mención a la "Ley del Automovilismo" (!!) para lograrse un subsidio oficial. Aprobóse tal presupuesto y se designó al ingeniero Atilio Cifone y doctores Emilio Figueroa y Eligio Rinaldi para integrar su tribunal de Apelaciones.

• MUCHAS IDEAS Y...

...algunas, aprobadas, dieron color de esperanzas (ganas de trabajar fuerte) en este período naciente. Autorizóse obras de ampliación en el autódromo "Eusebio Marcilla", para que así pueda ser útil como escenarios "para todas las categorías". Se aceptaron los nuevos puntajes para el Campeonato de Rally y del ranking de tal especialización. Fue rechazada la solicitud de otorgamiento de "licencia temporal" para rally. Otra aprobación: elevar el porcentaje de los premios a otorgarse, por CADAD, a sus instituciones organizadoras: del viejo 3, al 5 %. No así el porcentaje del dos por ciento para federaciones regionales. Los pilotos impusieron en el R.D.A., arts. 126 y 153, a entrar en vigencia cuando el comité ejecutivo lo juzgue. Del 191, inc. b); del 207 y 216, pero "de acuerdo a un porcentaje del 70 % sobre todas las pruebas disputadas". Algo que ya sonaba a injusticia quedó aclarado: Se otorgarán plaquetas a acompañantes y navegadores de Rally, así como acompañantes de Turismo Carretera y T.N. El art. 308, inc. m) y el 326 fueron considerados, aprobándose modificaciones en los arts. 528, 534, 600 y 601. Re-

chazáronse ponencias sobre modificaciones a los arts. 161, 162, 189, 191, inc. c) y d). Se tomó conocimiento de una expresión de deseos, en el sentido de que en el C.E. se efectúe un **ranking** de afiliados para el otorgamiento de fechas (N. de la R.: Nos parece que **ranking** no tiene que ver con estimación o calificación), tal lo establece su art. 204. Igualmente se rechazó reformar los 307, 308, 328, 335, 403, 510, 513 y 532. Sobre el art. 326 (Gabinete Médico), determinará su C.E.

• ¡POR FIN Y VAN DOS!

Hace unas semanas atrás, en Necochea se reunieron por colegas de APRA-Asociación Periodistas Radiofonía Automovilismo y se determinó allí crearse una comisión de CULTURA, que se pondría ipso-facto a montar la primera biblioteca/hemeroteca del automovilismo deportivo argentino en la Capital. La Fed. 9 consiguió apoyo tácito a su iniciativa, **similar a aquella,** por lo cual CADAD tendrá así algo más, largamente ansiado. A decisión del nuevo C.E. quedó relacionado lo autorización y habilitación del nuevo autódromo que se construye en la provincia de La Rioja. Se pidió que el C.E. se reúna, "por lo menos" DOS VECES AL MES. Fueron retocados los arts. 173 (2ª parte); 308 m); 403, 504 a); 600 ap. 3 y 601. Sobre "elección de presidente" quedó válido por lo que establece ya el estatuto confederal.

• TANNURE, FAVORECIDO

Se procedió a la elección que desde semanas atrás (con tubos de ensayo), daban puntos a favor del hombre de la Fed. 9: Arq. Abel Tannuré. Logró 13 puntos y sólo uno, la fed. 1 Para primer vocal, la fed. 1 totalizó 14 adhesiones definitorias. Conocido el resultado, vinieron los aplausos y el Ing. Ricotti, saliente, aclaró que FAPAC les había enviado nota, **ratificando** que Alvaro M. Castro **"continuaba en su cargo como miembro del Comité Ejecutivo; se entiende, en su representación".** Arengó con medida palabra a que se trabajase en firme. Hubo un párrafo "para los periodistas". Por su parte el nuevo titular invocó su condición de hombre de mando ante el volante y de esperanzas en rodearse de gente que trabaje a su lado, por el logro coincidente "para bien del automovilismo deportivo". Aclaró que para cumplir, estará todos los días, a todas las horas en la vereda de números pares de la calle Medrano: edificio CADAD.

• ¡BROMA EN CADENA!

El filosófico tuercómano y tanguero Julián Centeya, siempre nos comentaba, con picardía: "¿Te das cuenta, hermano... el flaco Florencio Sánchez, en vez de comprar un cuaderno, se mandaba una grappa y hacía sus obras en formularios de telegramas. Pero, ojo!, maquiavélicos amigos... no los despachaba, sino que los llevaba para su casa. Sino por el uso indebido del papel impreso lo hubieran portato in cafúa". La ley de Comunicaciones del país es muy estricta: PRIMERO SE EXIGE IDENTIFICACION DE QUIEN ENVIE UN TELEGRAMA COLACIONADO... y aún común, si se da noticias sobre muertes, estado de salud, se ofrece trabajo, se llama a personas, o se hacen pedidos importantes. Luego: ¿quién fue el INCOGNITO avivado que en alguna importante boca de Correos y Telecomunicaciones, DESPACHO NADA MENOS QUE UN MULTIPLE colacionado? Que tuvo catorce evidencias concretas. Tannuré dice que él "se quedará quieto". El automovilismo no pide eso. HAY QUE SABER, VIA OFICIAL, QUIEN FUE EL RESPONSABLE; porque aparecieron esos asombrosos textos estúpidos e incalificables manifestando que la fed. 9 no había otorgado poder a Tannuré. Y para qué se hacen conferencias de prensa por un asunto banal que mediante fotocopias y firmas quedaría en manos de cada autoridad, delegado y periodista y... terminada la tontería que hizo perder los siete más atractivos días (los iniciales) de trabajo. UN DOS POR CIENTO ANUAL que no se recuperará ya. ¿Estamos?

A. Tannuré es presidente. Correctamente y hasta el año próximo. De entrada ya le quitaron una de las útiles 52 semanas. ¡Adelante CADAD. Suerte a todos!



• *UNANIMEMENTE!, así la asamblea de CADAD eligió a Juan C. Bachini como primer vocal (Fed. Uno). Se espera mucho bueno y positivo de ambos.*



De frente, fumando, con su habitual gesto de hombre que domina la materia, el titular de la Secretaría de Estado de Deportes y Turismo, doctor Pedro Eladio Vázquez. Escucha, en repaso, lo grabado. En la mesa: Rodolfo Traversi, subsecretario de Deportes; Cont. Virginio Capaccioni (h), Director de Deportes Federados; Juan Manuel Fangio, quíntuple campeón del mundo de automovilismo; J. M. Bordeu, pronto a incorporarse como dirigente; nuestro director Luis Elías Sojit, asesor deportivo de la citada Secretaría; Oscar Gañete Blasco, y otros periodistas.

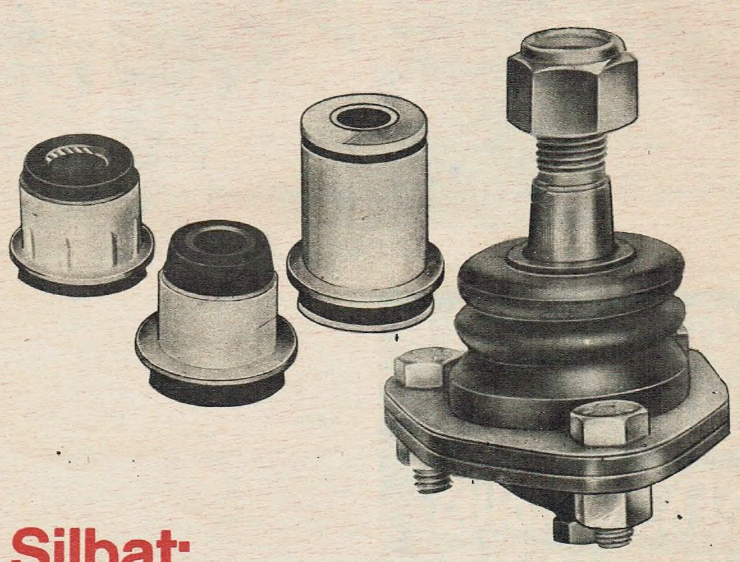
"VAYAMOS A LAS FUENTES..." TAMBIEN EN AUTOMOVILISMO

En los países más organizados y progresistas del mundo moderno los que van en punta son aquellos donde se abre el juego y se llama a opinar AL QUE MAS SABE, o al que mayor voluntad tiene por hacer sin buscar su propio beneficio. Las "piñas" o "trenzas" devastan como el peor enemigo a todo proceso evolutivo, o de crecimiento. Es notorio que en el último medio siglo se ha dado el claro perfil de esa agobiante cosa. Inclusive las "entidades ficticias" que se crean y logran con picardía una suma de posibilidades totales, que les sirve para actuar... como TAPON. Por eso es muy importante dar juego fluido: HACER OPINAR A QUIEN MAS SABE y también dejar trabajar libremente al más voluntarioso (en deporte: voluntarioso y nada especulativo, personal, institucional o masivamente). Pero cuidar los extremos. O sea la absorción por pequeños grupitos, que luego no producen resultado y llevan el desconcepto, actuando a modo de irremediable lastre para los gobiernos que así se deterioran y caen, violentamente. O dejan de hacer obras positivas.

El automovilismo argentino estaba "a la puerta" de muchas cosas parecidas. Felizmente parece que las viejas trenzas dejarán entrar sol y aire a la "cabellera fuerte e inmensa que son los 200 clubes y peñas y los 1.500 corredores que existen en todo el país: ergo: MIL talleres mecánicos, atentos y productivos. De buena realización competitiva. Por eso, la invitación del Secretario de Deportes y Turismo (de Bienestar Social - Ministerio del Pueblo - Argentina), doctor Pedro Eladio Vázquez, si bien no fue masiva o numerosa —lo que habría hecho perder la pureza del sentimiento creativo— llamó la atención y se cotejó como "GESTO CONCERTANTE, DE GRAN AGUDEZ FILOSOFICO-DEPORTIVA".

Los que rodearon la mesa: el Dr. Vázquez (aquí Luis Elías Sojit, explicando, frente a un grabador que no dejó escapar palabra alguna); el subsecretario de Deportes, Traversi; asesor de deportes y extuerca menor, Virgilio Capaccione, h., sumados a algunos colegas —no todos, que excedemos de 600 ya— oyeron al titular de deportes decir, consciente y abiertamente: "Esto, amigos, es un modo de actuar nuestro. Una forma de canalizar nuestro ímpetu con la experiencia de un hombre como Juan Manuel Fangio. Junto a otro hombre que también sabe mucho de automovilismo: Juan Manuel Bordeu. Durante la charla de hoy hemos aprendido infinidad de cosas, relativas al deporte automotriz. Esto es constante motivo de nuestra atención gubernamental. Deseamos que se realicen los mejores **espectáculos** y también queremos **hacer campeones**, como en su época lo fue Fangio. Queremos interesarnos en el automovilismo, PERO A TRAVES DE TODAS LAS ENTIDADES Y TODOS LOS NIVELES. Consultaremos a todas las figuras que puedan aportar **cosas positivas** a la actividad".

Fangio que ha participado desde hace 30 años en muchas reuniones de este tipo, desde su primera gran calificación, expresó: "Esto ha sido muy útil. Nos complace ver a gente de esferas oficiales preocupadas por la actividad automovilístico deportiva. Ojalá que todo lo que aquí se habló, tenga pronto resultados positivos". Bordeu opinó: "Interesará que opinemos los deportistas y quienes tienen esa mentalidad. Creo que puedo ayudar". El acto terminó con cordiales abrazos y el deseo de que como decía Muiño: "hay que agrandar la mesa"... con Oscar Gálvez, Froilán González, Dante Emiliozzi (¿y por qué no hacer ya una identificación total, donde no quede uno solo rezagado?).



Silbat: seguridad absoluta
fabricando bujes y rótulas para autos Fiat

ya hace un año hemos lanzado al mercado
otro nuevo producto Silbat:
la rotula para líneas de coches Fiat
...y hoy ya podemos afirmar que su calidad,
técnicamente perfecta, ha sido avalada por la
creciente demanda de los señores técnicos mecánicos.

la suspensión requiere repuestos que brinden también
absoluta seguridad.
la tradicional línea de bujes elásticos para suspensión
Silbat para autos Fiat brinda al usuario
resistencia y duración.

SILBAT
MR

rótulas y bujes Silbat; le ponen rótulo de seguridad a su auto Fiat

TAL como acontece con el fútbol, también el automovilismo va mostrándonos cada año una pretemporada plena de pases, confirmaciones y novedades en la constitución de equipos y actividad de particulares. Pese a la nebulosa en que se mantenía el calendario, al momento de redactarse este informe, puede decirse que el trabajo sostenía interesante ritmo en todos los talleres. Preparándose así todo el mundo para comenzar, ahora mismo, desde marzo. En todos los equipos y marcas se han producido cambios notables, razón que consideramos de fundamental importancia para realizar esta breve reseña. Seguramente, "a posteriori", podrán acoplarse otras novedades. Pero las de mayor trascendencia son:







• *EQUIPO "FORD" ya campeón en 1973 y 1974 guarda a sus líderes. Así esta temporada sus autos campeones rodarán guiados por J. M. Traverso (anteojos oscuros); H. L. Gradassi (campeón) y J. Recalde.*

¡TODO LISTO! EQUIPOS 1975: PASES, CAMBIOS, CONFIRMACIONES Y NOVEDADES

Por ALBERTO BLANCO CARRERAS

• FORD

En el equipo vinculado con General Pacheco hay bastantes reajustes. Juan Carlos Iglesias no llegó a un arreglo. Cambiará de marca. En tanto, el equipo oficial en TC estará integrado por Traverso, Gradassi y Recalde. Es decir que serán tres y no cuatro los autos Herceg-Ferrea, este año. Asimismo se prepara la homologación del Ford Taunus Cupé, con motor 2.000 cc, que podría competir en Turismo Nacional desde la segunda mitad del año. De modo que la marca se incorporaría así también a la lucha Fiat-Peugeot, generando un nuevo polo de interés. Además dicha planta motriz también comenzaría a ser trabajada para Fórmula 2. Por otra parte, como posibilidad más remota, se cita una incursión en Mecánica Argentina, Fórmula 1 (adoptando el motor Falcon Sprint), con un vehículo confiado a Juan María Traverso. Esto en el ámbito centralista. En lo particular, Carmelo Palazzo, vinculado hasta el año pasado a la marca Torino, conducirá este año un Falcon.

• CHEVROLET

La planta de San Martín registra también muchas novedades, vinculadas con tal actividad y apoyo adicional que brindará la Comisión Deportiva Concesionarios General Motors. En Turismo Carretera, su equipo titular será integrado por Carlos Marincovich - Roberto Mouras. Se le proporcionarán motores y asistencia técnica a Héctor Ríos (éste, a su vez, contará con el importante patrocinio de SMATA). Se les ha desvinculado Jorge Martínez Boero, y es factible que Juan Carlos Iglesias compita con un auto de la citada marca, pero en forma particular. Mientras que Roque Boyle reaparecerá en la categoría (ex Torinista), con la cupé que fuera de Martínez Boero. La preparación de tal unidad estará a cargo del ex piloto de Venado Tuerto, Marcos Ciani. Por su parte, Rodolfo Marincovich (aparentemente), abandonaría la práctica activa del automovilismo deportivo. Tiene ya en venta su máquina y motores de repuesto. En lo relacionado con la Fórmula 1, es incierto hasta hoy el destino del CampoChevrolet, ante las divergencias surgidas por el nuevo reglamento para "Mecánica Argentina". Nada se sabe en cuento a la posible intervención del Opel K-180 en Turismo Nacional. O su preparación para Fórmula 2. En forma privada es factible que Loiácono, ex preprapador de Marito García, se aboque a la tarea de desarrollar dicho motor, para ambas especialidades. Por su parte Mauricio García continuaría ligado a la gente de Ferrero-Meifa, para conducir en F-1, un Meifa-Chevrolet.

• DODGE

Por el lado de la gente de San Justo se han producido importantes incorporaciones. Y posibles desvinculaciones. Los preparadores del equipo de TC, (Aldo y Rinaldo Bellavigna) han pasado a convertirse en preparadores de los motores para F-1 (el Dodge V8), que utilizará Angel Rubén Monguzzi. Por su parte, Octavio Suárez será de ahora en más el preparador oficial en TC. Concretará eso con una máquina, para Lizeviche; otra para Pontoriero y una tercera, para él. Es incierto el futuro de Osvaldo Bianchi. Mientras que Carlos Pairetti realizaría una nueva pausa en su actividad (se ha







● *EQUIPO "CHRYSLER" estará muy bien representado, desde el dueto que se sienta siempre junto: "Hermanos Suárez" los del más alto promedio en una prueba total, en 1974, Antonio Lizeviche, que tiene gran arraigo en la masa espectadora; O. Pontoriero, cuyo ascenso gravitó en su fama, el pasado año y J. Martínez Boero, triunfador y hombre de promedios altos, que dejó los "chivos", por Dodge.*

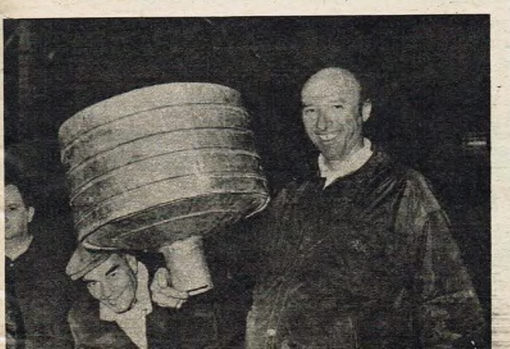
quedado sin preparador para su máquina). También Héctor Moro quedaría desvinculado de la marca, pues los hermanos Paolucci se han hecho cargo de la preparación del auto que conducirá Jorge Martínez Boero, incorporado a la marca de la pentaestrella En Mecánica Argentina F-1 se ha producido el gran "boom". Ante la posibilidad de participación del motor V8, Ramón Requejo, Jorge Ternengo y Omar Mura Cuvertino competirán con tal planta motriz, existiendo además la posibilidad de que también se incorporen a la marca Jorge Omar del Río Juan Carlos Salatino y Daniel Sancho. En lo relativo a la Fórmula 2, ante el buen éxito obtenido el año pasado por los eficientes motores 1500 (con preparación Deguidi), este piloto contará para 1975 con el apoyo directo de la comisión de carreras Concesionarios Chrysler, formando equipo con Ricardo Baratucci. Asimismo Deguidi proveerá de plantas motrices para dicha especialidad a Roberto Carubia, Nicolás Comito, Eduardo Crovetto y Jorge Baruscotti. No hay novedades en cuanto al posible lanzamiento de un Dodge 1800, para competir con él en Turismo Nacional.

● **IKA-RENAULT**

En el ámbito de esta marca, las novedades son de menor volumen que en el de sus oponentes. En Turismo Carretera hasta tanto no se produzca guna variante con el otorgamiento de 300 cc. más para los motores Tornado, el panorama seguirá siendo cada vez más oscuro. Incluso, se habla del alejamiento de la marca de algunos pilotos hasta hoy consecuentes con la misma. Ej.: Francisco Espinosa (quien correría con Dodge). Eduardo Copello ha sido designado director deportivo de los pilotos. Contarán este año con apoyo directo de la Asociación de Carreras Concesionarios Ika-Renault. Serán: Luis Di Palma, Miguel Angel Guerra, Mario Stillo y Próspe-



ARRIBA: Angel Monguzzi tendrá un Dodge al que Aldo y Rinaldo Bellavigna aprontarán motores. Monguzzi tiene fuerza "atómica". ● *Aldo Bellavigna simboliza con este "trofeo" y sonrisa su optimismo para 1975. Con su hermano, prepararán motores Dodge de F-1.*





C. Marincovich, titular del equipo Chevrolet, firme con la marca



Con C. Marincovich también estará en Chevrolet R. Mouras.



Ford no contará con J. C. Iglesias. Correrá con Chevrolet.



En "B" (T.N.) R. Daray, correrá para el equipo de Alcides Raies.

ro Bonelli. Rubén Alonso deja la actividad automovilística (quizás en forma momentánea), razón por la cual Mario Stillo se incorporó al equipo de Osvaldo Antelo. Conducirá el F-2 que deja vacante Alonso. Miguel Angel Guerra sigue firme en dicho equipo. Mientras que en F-1, Raúl Guagliano se desvinculó de la "Peña Rueda", que este año participará en una sola prueba de F-1 con su Berta-Tornado. Sería en las 500 Millas de Rafaela, y piloto, nuevamente, Carlos Ternengo.

• FIAT

Concluída la temporada 1974, se produjeron profundos cambios en la comisión deportiva de Concesionarios Fiat. Por renupncia de Leonardo Rosati (quien invocó motivos personales), fue designado nuevo gerente de competición Oscar Marcolongo. Este designó inmediatamente como pilotos oficiales de la marca (en Turismo Nacional), a Ricardo Zunino, Angel Di Nezio y Esteban Fernandino. Oscar Fangio quedó separado por razones de economía en el presupuesto asignado para este año y para competición. Asesor deportivo de Marcolongo, será el conocido "negro" Juan Carlos Guzzi, ex jefe de la División Deportiva del A. C. A. Rubén Daray se incorporó al equipo de Alcides Raies, para correr en la clase "B" de TN. En tanto que Roberto Dellacasa y Daniel Mustafá, ex defensores del "R-12", serán, en lo sucesivo, pilotos de Fiat IAVA 1300. Rizzuto y Cano siguen con la misma marca, pe-



Angel Di Nezio es un valor internacionalista. Fiat se lo aseguró.





P. Mayorga, pese a los rumores, no cambió. Seguirá en Peugeot.



Ika-Renault tendrá en M. A. Guerra piloto positivo. Antelo, S.S.S.

M. Stillo (El Stillo hace a Ika-Renault). Lo apoyará ACCIKAR.



"Se mudan de... clase": Cano y Rizzuto. Donde estén, dan mucha leña.



● Carlos Pairetti se quedó sin preparador. Hará una nueva pausa este año.

ro "se mudan de clase". Correrán en "C", con Fiat 125. Mientras que un habitué de la F-4, Gonzalo de Quesada, correrá también TN, con Fiat 125 y preparación Maratea. En el equipo de Marimón-Pascualini, también hay novedades: José "Cheche" Carlomagno y Marcelo Bajo correrán en equipo, en clase "C". (Bajo lo hacía el año pasado, en "B").

● **PEUGEOT**

En la marca del león, la novedad es el retorno al equipo para competencias de TN, de Francisco Mayorga y de Carlos Garro, ambos con preparación de Roberto Díaz. Serán los integrantes del team, incorporándose al mismo —por invitación— otros pilotos Será en competencias de las denominadas **"endurance"**.

● **INTERNACIONAL**

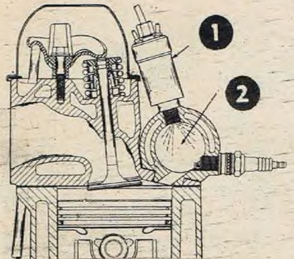
En lo que respecta a lo internacional, las noticias más importantes están vinculadas con el patrocinio de la firma "Martini" para el equipo Brabham, integrado por Reutemann-Pace. Promediando el año este contará con motor Alfa Romeo de 12 cilindros. Será colocado en un nuevo chasis que construirá Gordon Murray. Asimismo quedó concretado real apoyo para Oreste Berta (liberación de impuestos para importar motores Chevrolet). El constructor de Alta Gracia los colocará en la Fórmula 5000, que transportará a Estados Unidos para intervenir allí en el campeonato de la especialidad. Piloto del mismo será Néstor Jesús García Veiga. A su vez, Carlos Jarque retornará a Europa (en forma privada) y Tulio Crespi construirá un chasis para F-3 europea. Viajará a Europa para comprar un motor.



● Reutemann ya está seguro por máquina y patrocinador. La sonrisa de D. Cuteli, director administrativo de "Coche a la vista", afirman.

AUTOMOTORES Y CONTAMINACION

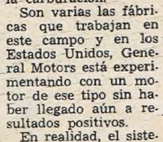
EL automotor, uno de los tantos, factores que inciden en el problema de la contaminación ambiental, ha obligado a intensificar los estudios y experiencias para producir motores con bajo índice de gases residuales nocivos. Hasta ahora la situación fue resuelta en forma parcial con el aditamento de silenciadores especiales y pequeñas reformas exteriores en los sistemas de carburación y recirculación de gases.



Corte del cilindro del motor con pre cámara de combustión en el que puede apreciarse la ubicación de la misma, bujía y válvula de admisión. (1) Inyector de comando electrónico. (2) Pre Cámara de combustión.

Por supuesto que se ha comprobado que el 85 % de las emanaciones nocivas (gases de descarga) no depende tanto del tránsito automotor como de las actividades fabriles y de otros factores.

De todos modos, los constructores de vehículos con motores a explosión se esfuerzan por eliminar o reducir los inconvenientes creados por los actualmente en uso orientándose, entre otras soluciones, hacia la combustión estratificada y la regulación electrónica de la carburación.



Son varias las fábricas que trabajan en este campo y en los Estados Unidos, General Motors está experimentando con un motor de ese tipo sin haber llegado aún a resultados positivos.

En realidad, el sistema se conoce desde 1940 pero todavía los técnicos no han podido lograr un rendimiento aceptable del motor en toda la gama de revoluciones. El grabado ilustra uno de los modelos de motor estratificado o con pre cámara de combustión.

En este motor, las emanaciones de monóxido de carbono son extremadamente bajas pero en cambio otras, como el nitrógeno, no son tan aceptables. Por otra parte, el motor requiere un sistema electrónico de inyección de combustible extremadamente preciso.

Si bien el panorama no es muy alentador, los ensayos continúan y el tiempo dirá si resultará práctica su producción en escala comercial.

Es innegable que todo el mundo espera que todo llegue a un feliz término.

TRANSITO Y RADIOFONIA

EN la República Federal Alemana se está ensayando un novedoso sistema para orientar a los automovilistas que circulan por autopistas y centros urbanos. Se trata de tenerlos informados sobre problemas de tránsito. Para ello se utilizan estaciones de radio, a cada una de las cuales se les asigna una determinada área geográfica. La transmisión se hace en frecuencia modulada y al conductor le basta sintonizar la que corresponde a la zona por donde está circulando para recibir los boletines que la misma irradia cada vez que sea necesario. Pero hay algo más: puede dejar el aparato sin encender y sintonizado, pues la estación, antes de iniciar el informativo emite una señal especial que pone en marcha automáticamente el receptor del automovilista.

Además, con la inclusión de un dispositivo adicional llamado adaptador y colocado en la radio del coche, es posible indicar ópticamente al conductor si la emisora sintonizada irradia noticias sobre el tránsito o no.

En suma el sistema, que como decimos solamente se halla en una etapa experimental, sin fecha cierta para su funcionamiento efectivo, se compone de las siguientes partes:

1) Identificación de la emisora: toda emisora de frecuencia modulada que irradia con regularidad información sobre el tránsito emite una frecuencia que lo indica.

2) Identificación de la zona de circulación: a cada emisora se le asigna una o varias frecuencias determinadas de identificación para posibilitar la sintonía.

3) Identificación del mensaje. Esta identificación se emite únicamente durante la transmisión sobre tránsito y sirve para conectar o desconectar automáticamente la radio del automóvil.



MODELO CHEVROLET 1975 y 1/2

En el reciente Salón de Detroit, fue presentado un nuevo Chevrolet de tamaño intermedio, modelo año 1975 y 1/2, denominado "Chevelle Laguna S 3". Se trata de una cupé con un novedoso frente y paragolpe especial, con abundante uso de uretano, destinado a crear una adecuada zona de absorción de energía en caso de choques. De corte netamente deportivo, está equipado con un motor V-8 de 350 pulgadas cúbicas de cilindrada, cubiertas radiales, ruedas de 15 pulgadas y suspensión especialmente diseñada para un auto de elevada performance.

ENCENDIDO ELECTRONICO EN EL CORVETTE

EL nuevo y sofisticado Corvette 1975 reúne todos los atributos de un auténtico auto deportivo. Seguramente como consecuencia de la actual coyuntura de la industria automotriz norteamericana se han reducido las opciones de motores, concretada en una sola planta de casi seis litros de cilindrada con dos variantes: carburador de dos o cuatro bocas y caja de velocidades mecánica de cuatro marchas o automática, además de todos los adicionales típicos que tanto gustan a los usuarios de aquel país.

La novedad más importante del modelo 1975 la constituye el encendido electrónico (usado en nuestro país por Chrysler en los Dodge grandes) con la consiguiente eliminación de platinos y condensador. El equipo proporciona un 35 % más de voltaje que los sistemas convencionales, aumenta la duración de las bujías y permite un arranque instantáneo aún con temperaturas bajo 0. Además se logra un positivo ahorro de combustible y un mayor rendimiento del motor.





Despiece del distribuidor con encendido electrónico del Corvette y en el cual los platinos y condensador han sido substituidos por un sistema de electroimanes. (1) Tapa, (2) Bobina de alta tensión, (3) Generador magnético, (4) módulo electrónico.



Corvette 1975. El sueño de muchos. Un auténtico auto deportivo que este año incorpora sistema de encendido electrónico. Está equipado con un motor de 8 cilindros de 350 pulgadas cúbicas de cilindrada, con carburador de dos o cuatro bocas y caja de velocidades mecánica o automática.

CONSEJO DE FABRICA: USE MOLYKOTE®





CHEVROLET



IKA RENAULT



Mercedes-Benz Argentina S.A.



CITROËN



...Y OTRAS IMPORTANTES FABRICAS DE AUTOMOTORES LO USAN Y APRUEBAN.

MOLYKOTE es el único complemento lubricante que actúa basado en los principios de lubricación por sólidos.
Por su componente principal, Disulfuro de Molibdeno (MoS_2) en finísima dispersión, forma una película de protección y lubricación firmemente adherida que resiste presiones y temperaturas máximas.

MOLYKOTE®

Otro producto de Dow Corning.



¿Qué hay de nuevo?

"KLOMAK": COMBUSTION PERFECTA

NO es habitual recibir un folleto tan rico en concretos y probanzas que permita al periodista expresarse sin conjetu-



ras. El que Rogelio Moreno Rodríguez, presidente de "KISA"-Klomak Internacional S. A. nos envió, apoyado por gráficos y textos bien graficados, nos ponen ante una renovadora conquista que, dentro de los miles de intentos hechos a hoy, quizá resulte de acertadísima solución en esta época del gravísimo problema triple: costo alto, desaprovechamiento y efecto nocivo del combustible que consumen los automotores. Del KLOMAC, que no aparenta grandiosidad ni revoluciona formas, la Seuthampton University, por su Depto. de Ingeniería Mecánica (Fdo. A. G. Sanchermes y L. C. F.), asegura que **"después de analizados los resultados obtenidos en las pruebas de base y de conducir por carretera en diferentes automóviles, podemos concluir en: 1) Que las dificultades mencionadas con referencia al método de control del escape pueden ser SUPERADAS si un aparato apropiado puede reducir el tamaño de las gotitas de combustible, haciendo una mezcla más uniforme, de manera que pueda obtenerse el mismo funcionamiento, pero con MENOR CONSUMO de gasolina, la mezcla sería de aire-combustible. 2) Que el aparato anticontaminador, patentado y registrado como KLOMAK, llena las condiciones mencionadas, proporcionando una mezcla mucho mejor, que deberá conducir a un escape más limpio dando una buena REDUCCION en el consumo de gasolina y más amplia eficiencia. 3) Que no hay reducción de la capacidad de fuerza motriz porque este aparato está ideado de tal forma que reduce al grado mínimo su efecto cuando se requiere completa fuerza motriz. 4) Que las pruebas de conducción, por carretera, muestran un manejo suave, rápido arranque bajo condiciones de frío, mejor conservación de las válvulas, bujías, etc.".** Calculado: un consumo menor del 14 al 20 por ciento. KLOMAK se distribuye en Uruguay 390, 14º, Cap.

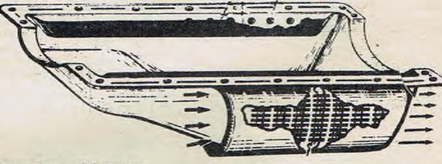
El dispositivo en sí está constituido por una placa dotada de una abertura central y dimensión a modo de junta y de saliente radial, en cuyo extremo dispone de dos cámaras con orificios de entrada para el aire —regulado por válvulas—.

CARTER REFRIGERADO 4. A.

YA en 1900 las primeras ediciones automovilísticas internacionales (que leemos cada vez que nos sobre media hora, con deleite pleno) nos hablaban sí de la grandiosidad de la conquista —en 1875— del primer motor a combustión que hizo andar un automóvil. Pero, comenzaban a preocuparse por los detalles que discutían los poseedores de rápidos vehículos motorizados. Justamente el motor siempre fue la base más preocupante pero parece que en 1975, en la Argentina, se ha solucionado una de sus deficiencias más notorias: el calentamiento del aceite en circulación constante y una gama de inconvenientes —costosísimos— que se van adicionando, a mayor kilometraje, velocidad o uso.

La perfecta lubricación de un motor y máximo rendimiento se logran manteniendo entre los 80 y 90 grados centígrados la temperatura del mismo. No sobrepasar de 75-80 el "circuito de lubricación"; pero se hace muy problemático. Porque apenas se adoptó velocidad de crucero, en la mayoría de los vehículos testados, se advirtió que la temperatura alcanzaba y hasta superó los 120ºC. Una tremenda exigencia destructora.

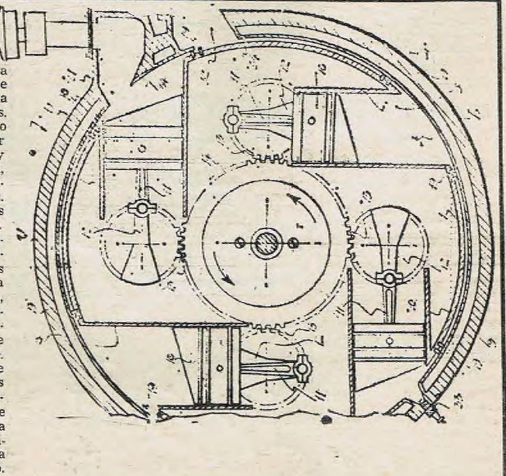
Así fue cuando, aplicado el nuevo "carter refrigerado 4-A" de industria argentina, original por su sistema de enfriamiento a circulación externa (protegido por patentes rigurosas), se advirtió que aquellos motores donde el aceite llegó a 120ºC. comenzaron con él a producir performance excepcional, manteniéndose en los 75-80 grados ideales. En cualquier época del año y bajo condiciones de exigencia aún las más severas. Sintetizando ventajas: el aceite prolonga así su eficiencia; aumenta la vida de los elementos del motor, especialmente cojinetes de bielas y bancadas. Aleja el engranado de metales entre sí, separándolos más, etc. Síntesis: (SE NECESITAN DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS) a Berta 4A - Vélez Sársfield 4972 - **Munro**-Gran Bs. As. A. M. Cervantes 2451, Cap. y en K. Flood 688, **Alta Gracia**-Córdoba. Fábrica: Larrea 758, **Puan**, Provincia de Buenos Aires.



Movimiento del aceite, en circulación sobre caños de refrigeración.

MOTOR ROTATIVO ARGENTINO

DESDE hace medio siglo la pradera de Esperanza-Santa Fe, aparte de ser tierra feraz y contar con gente europea que allí formó colonias progresistas, es una región "tuercómana" con todo su amor por las ruedas. Por eso, a una reunión local convocada por el ministro de Hacienda y Economía de la Provincia, Dr. Angel Oscar Precce, acudió nuestro informador, Lázaro Streiger, y allí, conversando con el aficionado automovilista local, Pedro Valentín Alesso, tuvimos la noticia de que presentaría un "motor rotativo" de especiales características. por él protegido e internacionalmente por las patentes que hacen a la defensa de cada buena idea generatriz... Claramente: es un motor ROTATIVO del tipo que comprende un núcleo giratorio, alojado dentro de una carcaza. Se halla provisto de cilindros —con sus respectivos pistones— notándose que el paramento interno de dicha carcaza conforma así la culata común de tales cilindros, abiertos. Las bielas de tales pistones se hallan vinculadas a miembros con los que son solidarios los respectivos engranajes satélites que, en respuesta a la acción de los pistones son desplazables, en juego de engranaje. Todo alrededor de una corona fija, en movimiento de "arastre" del núcleo giratorio. La carcaza aporta bocas de admisión y escape. Hay otros detalles que, seguramente explicarán más adelante. Por de pronto habrá que conformar un prototipo para con él experimentarse a saciedad. El mundo estará ansioso en verlo. No es la primera vez que un argentino inventa algo excepcional. Ya tenemos más de un siglo dando tales primicias al mundo.



"BEST FIRE" CON SOLUCIONES

SERIA extenso explicarlo como merece. Pero "Best Fire Ignición Electrónica" de la Argentina, con sede en la calle Dr. Aranguren 805, Cap. Fed., recomienda su dispositivo electrónico para automóviles, en base a MAYOR PIQUE: reacción instantánea del motor, sin intermitencias (gran "repisse"). MAYOR POTENCIA: aprovechamiento integral de la del motor, con mayor número de rpm. en mejor tiempo, aumentándose su nivel normal en un 10 %. MAS VELOCIDAD: sin reformas ni cambios, en un 5 a 15 km. por hora en más. De este modo nada va en detrimento de la máquina. COMBUSTIBLE: economiza un 10 % pues la entrada de mezcla al carburador por efecto de la combustión perfecta, presentará menor saturación por nafta y más oxigenada. BUJIAS: se descarbonizan instantáneamente y así prolongan su vida útil hasta cuatro veces más. PLATINOS: nunca se deterioran, por el mejor tratamiento del "Best Fire". PUESTA A PUNTO: mantiene la original y correcta, absorbiendo todo el trabajo (exigencia) de encendido y eliminando innecesarias correcciones posteriores. COMODIDAD DE MANEJO: se logra que el auto — cual fuere tipo-marca-modelo— funcione sin tironeos ni pistoneo vicioso a muy baja velocidad.

Las causales que indujeron a la compañía argentina a producir este sistema renovador, tan ansiosamente esperado en el mercado, surgió de una conciente revisión de los sistemas en uso que así quedan superados mediante la creativa argentina industrial.

NUEVO INHIBIDOR DE CORROSION

LA vieja reflexión de **"el agua es del color del cristal que la contiene"** se transformó con el progreso científico, aplicado presurosamente a las exigencias actuales de una forma de vivir intensa en la que, el vehículo motorizado juega preponderante rol: Cada 8-10 habitantes del globo terráqueo actualmente uno maneja auto, que disfruta con y a un promedio de cinco familiares. ¿Cómo no va a interesar, ej. que uno de los más implacables ENEMIGOS de la eficiencia de los motores y devastador de su más larga existencia sea, precisamente, el agua clara y cristalina y aún la "destilada" expresamente, que en su natural condición benefactora produce, sin embargo, deficiencias. A las que ha puesto valla el nuevo inhibidor de corrosión de la acreditadísima firma mundial "Bardahl".



Como la corrosión y el óxido aparecen indefectiblemente en cada motor desde el primer kilómetro en marcha, que comienzan a crecer: **el óxido** por contacto del agua —así sea "destilada"— con las partes metálicas del radiador y las del motor (cobre, aluminio, bronce, hierro y sus aleaciones). La **corrosión**, por acción electrolítica, favorecida por la presencia del agua del sistema de refrigeración. ¿Y qué ocurre entonces?: Presenta excesiva temperatura; el radiador, tapado; block obturado; motor recalentado y se da que hasta perfora tapas de cilindros, camisas y conductos vitales del motor.

Bien dice el "idea man" publicitario: **"problema que corróe el alma de su coche"**. BARDAHL presenta en el mercado, con inmediata aceptación, este líquido benefactor que HACE CAMBIAR EL COLOR DEL AGUA. En eso está su propio registro de eficiencia: (color rojo-violáceo). Se presenta en envases manuables de medio litro y de mayor capacidad, para uso industrial. Más datos: "Bardahl-Industrial" - P. I. Rivera 3464, C. Fed. Tel. 791-9355

MOTOR: 23 años sin carga!

Las golondrinas y los camellos van a perder su fama: un vendedor de neumáticos de Rockford-Illinois-EE.UU. dice haber inventado un tipo revolucionario de motor para autos que no requiere gasolina ni otra fuente externa de energía; no emite gases y puede caber en cualquier carrocería. Se alimentará por una batería de 24 voltios que durará ¡23 años! Por de pronto mandó construir cada pieza a un lugar distinto y espera, con todas ellas, armar su motor y que el auto ande. La preocupación mayor: el registro, protector de tremendo invento: revolucionaría al mundo y nos haría ricos a 3.500 millones. Solo en nafta a ahorrar.

NUEVAS ESCALAS DE LOS CAMPEONATOS ARGENTINOS

Por SEBASTIAN VARELA

UNA vez más —a dos años de la última modificación— CADAD ha introducido variantes en las escalas de puntajes. En esta ocasión, la variante tiende, sobre todo, a adecuar la valorización de cada competencia en virtud del menor recorrido. Que, en todos los casos, ha sido necesario adoptar como consecuencia de las restricciones de combustible.

Los cambios corresponden a las categorías con origen "rutero". Esto es: Turismo de Carretera, Turismo Nacional y Rally.

De todas formas, para que nuestros lectores puedan seguir al día la marcha de nuestros torneos "nacionales", damos el resumen de lo establecido (en cuanto a puntaje) para todas las categorías.

• CAMPEONATOS: TURISMO DE CARRETERA Y TURISMO NACIONAL

En todos los casos, se realizará, simultáneamente con el Campeonato Argentino, el Campeonato de Montaña, en el que se incluirán las pruebas desarrolladas sober tal tipo de escenario. El campeonato Argentino deberá contar con un mínimo de diez pruebas, y el campeonato de montaña, de cinco carreras.

El puntaje a acordarse será:

Por carreras en circuitos, pistas o rutas (con o sin etapas), recorrido hasta 250 Km.:

Al primero .... 16 puntos
Al segundo .... 10 „
Al tercero .... 6 „
Al cuarto .... 4 „
Al quinto .... 2 „

En pruebas de más de 250 Km. y hasta 500 Km. recorridos:

Al primero .... 21 puntos
Al segundo .... 13 „
Al tercero .... 8 „
Al cuarto .... 5 „
Al quinto .... 3 „

En pruebas de más de 500 Km. y hasta 1.000 Km. total:

Al primero .... 26 puntos
Al segundo .... 16 „
Al tercero .... 10 „
Al cuarto .... 6 „
Al quinto .... 4 „

En pruebas de más de 1.000 Km. y hasta 1.500 Km.:

Al primero .... 34 puntos
Al segundo .... 21 „
Al tercero .... 13 „
Al cuarto .... 8 „
Al quinto .... 5 „

En pruebas de más de 1.500 Km.:

Al primero .... 48 puntos
Al segundo .... 30 „
Al tercero .... 18 „
Al cuarto .... 12 „
Al quinto .... 6 „

En pruebas largas, con etapas (además del puntaje de la "General" se adicionará por etapa, el siguiente puntaje:

Al primero .... 5 puntos
Al segundo .... 3 „
Al tercero .... 2 „
Al cuarto .... 1 „

Cuando se trate de recorridos sobre montaña o autódromos, la escala establecida para las carreras sin etapas, será multiplicada por 1,5, no despreciándose los decimales.

• CAMPEONATO DE COCHES ESPECIALES: SPORT PROTOTIPOS Y MECANICA ARGENTINA

A disputarse como minimo en 8 (ocho) fechas en la categoría Sport Prototipos, Mecánica Argentina, Fórmulas 1, 2, 3 y 4.

En pruebas de hasta 150 Km.:

Al primero .... 16 puntos
Al segundo .... 10 „
Al tercero .... 6 „
Al cuarto .... 4 „
Al quinto .... 2 „

En pruebas de más de 150 Km. y hasta 300 Km.:

Al primero .... 21 puntos
Al segundo .... 13 „
Al tercero .... 8 „
Al cuarto .... 5 „
Al quinto .... 3 „

En 6 pruebas de más de 300 Km. y hasta 500 Km.:

Al primero .... 26 puntos
Al segundo .... 16 „
Al tercero .... 10 „
Al cuarto .... 6 „
Al quinto .... 4 „

En pruebas de más de 500 Km.:

Al primero .... 24 puntos
Al segundo .... 21 „
Al tercero .... 13 „
Al cuarto .... 8 „
Al quinto .... 5 „

Por el récord de vuelta logrado en serie final y curso de la carrera si no hubiere serie, se adjudicará un (1) punto, aunque el corredor y su coche no terminen la carrera.

Cuando se disputen pruebas mixtas, se efectuarán tantas clasificacionese como categorías, adjudicándose los puntos según la clasificación obtenida en cada una de ellas siempre que intervenga en cada categoría un mínimo de seis participantes.

En cualquiera de las pruebas precedentemente indicadas, se otorgará un punto por récord de vuelta (en la final). Si se tratase de una sola serie o de varias por suma de tiempos se adjudicará a la vuelta más veloz. Para establecer las posiciones finales en los campeonatos de esta categoría, en caso de igualdad final en el puntaje, se tendrán en cuenta en orden correspondiente las mejores clasificaciones logradas por cada corredor.

• CAMPEONATOS PARA COCHES MIDGETS Y FOMENTO AUTOMOVILISTA

Se disputará como mínimo en ocho (8) pruebas, en cada una de las categorías mencionadas precedentemente. Los puntos que se asignarán son:

Al primero .... 16 puntos
Al segundo .... 10 „
Al tercero .... 6 „
Al cuarto .... 4 „
Al quinto .... 2 „

En esta clase de pruebas no se adjudicarán puntos para récord de vuelta.

• CAMPEONATOS DE RALLY

A disputarse como mínimo en cuatro (4) pruebas. Se computará los puntos obtenidos en la mitad más una de las competencias realizadas (si el número de éstas fuera par) o la mitad más media, de ser impar.

Rallies de más de 700 Km. (sobre circuito carretero) con extensión mínima de 150 Km.:

Al primero .... 6 puntos
Al segundo .... 4 „
Al tercero .... 3 „
Al cuarto .... 2 „
Al quinto .... 1 „

Rallies de más de 700 Km. (en trazado abierto). Esto es, que no se constituya en circuito:

Al primero .... 9 puntos
Al segundo .... 6 „
Al tercero .... 4 „
Al quinto .... 2 „
Al sexto .... 1 „

Rallies de más de 1.500 Km. de recorrido:

Al primero .... 12 puntos
Al segundo .... 8 „
Al tercero .... 5 „
Al cuarto .... 3 „
Al quinto .... 2 „
Al sexto .... 1 „

Rallies de más de 2.500 Km. de recorrido:

Al primero .... 21 puntos
Al segundo .... 14 „
Al tercero .... 9 „
Al cuarto .... 6 „
Al quinto .... 4 „
Al sexto .... 2 „

• CARRERAS DONDE INTERVENGAN COCHES DE DISTINTAS CATEGORIAS

Donde intervengan coches de distintas categorías, se adjudicará puntaje únicamente a los tres primeros clasificados tomándose como base la categoría de la carrera.

En el caso que participen coches de dos categorías una vez seleccionados los mejores tiempos para participar en la final, se adjudicarán puntos a los tres primeros clasificados en el orden correspondiente para la categoría (de sus respectivos coches) acumulándose lo ganado en sus respectivas series.

• PRUEBAS SUSPENDIDAS

Cuando una prueba de campeonato haya sido suspendida (durante la disputa) por cualquier causa, el puntaje se asignará del modo siguiente:

a) En pruebas sobre circuitos cerrados, se otorgará puntaje si el corredor cumpliese la décima parte del recorrido total. El puntaje total se dividirá por diez (10) y se lo multiplicará por la cantidad de partes proporcionales ya recorridas.

b) En las carreras sobre ruta, circuito semipermanente y en los grandes premios, se aplicará estrictamente el criterio establecido en el artículo 209º, en lo que a adjudicación de puntos se refiere.

• TITULOS DE CAMPEON

CADAD otorgará anualmente el título de Campeón Argentino de las categorías que se detallan:

a) Spor Prototipo.

b) Mecánica Argentina, Fórmulas 1, 2, 3 y 4 (uno por categoría).

c) Turismo de Carretera.

d) Turismo de Carretera de Montaña.

e) Turismo (uno por categoría y por clase).

f) Turismo de Montaña (uno por categoría y por clase).

g) Midgets.

h) Fomento Automovilista.

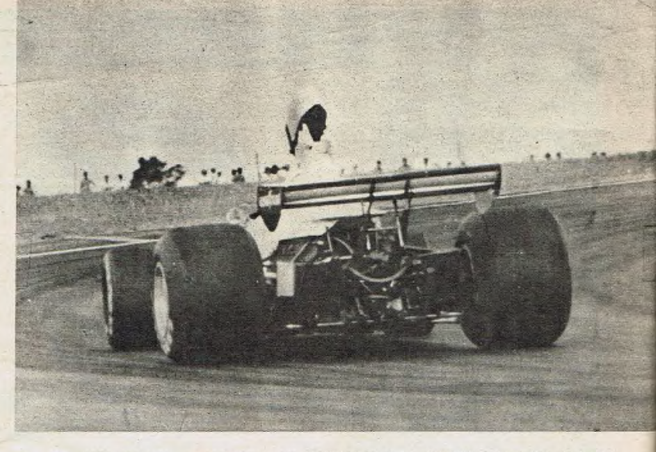
i) Rally (conductor y navegante - uno por cada clase).

j) Regularidad (conductor y acompañante).

EL anterior no fue un año "muy veloz" en el automovilismo mundial. Tomando de a uno los récords, encontraremos poca superación marginal. Se caminó MAS FUERTE en los EE.UU. que en F-1 (ya se sabía y por ahí anda un promedio parcial de 310 kph. en USA, que no se superó). Lo más fuerte: Foyt, en Indianápolis (previas), a 308 kph. Se anduvo muy rápido en Silverstone: 1º. Hunt, a 213,733 kph; en el G. P. Italia, Peterson, a 217,920 kph; las 500 Indy-USA, a 268,969 kph; las 500-Pocono-USA, a 252,130 kph y hasta Pescarolo-Larrouse superaron los 206,9 en los 1000 Km. Austria.

Y entonces llega, vía analítica, un dato que nos apabulla: ¿HA SIDO EL ARGENTINO REUTEMANN EL VOLANTE QUE MAYORES REGISTROS CUMPLIO TOTAL Y FRAGMENTADAMENTE DURANTE SU EXITOSA CAMPAÑA DE 1974?

Queremos encontrar quién anduvo más cerca y más veces pasó los 200 y, francamente, lo de Reutemann es clarísimo y para antología. En el G. P. Argentina, a 190,323 kph, fue su mejor vuelta; en San Pablo-Brasil fue "mejor vuelta"; ganó el Africa del Sur, a 187,070; en Italia-Imola, el 2 de junio junto con Stommelen hicieron (aparte de llegar segundos), nuevo récord vuelta, a 190,094. El 18 de agosto



• *Dramático instante: ganando con toda facilidad el G. P. República Argentina (primero de 1974), el piloto argentino "Lole" Reutemann ve "volar" su toma dinámica. ¡Y perdió!*

SUDAMERICA LIDERO EN 1974 EN PISTAS, E. FITTIPALDI, CAMPEON; REUTEMANN; VELOZ

en el G. P. Austria, su triunfo fue a 215,810 y su clasificación a 222,690 kph. Llegamos al G. P. Italia del 8 de setiembre, donde hace en la 1ª serie previa... **223,094 kph.** Por último gana en Watkins Gleen-USA, a 191,4 y en las previas realiza las dos jornadas más veloces.

Quizá esto nos de chance para una nota más extensa y referenciada (esperaremos a los registros internacionales impresos; infalibles). Aparte de la inmensa satisfacción dada al país por "Lole" ganando su primer gran premio en fórmula Uno... y parece que ya conoce el camino como para repetirlo, podría decirse que así como una mujer argentina llegó en 1974 a la primera magistratura (y es primera presidente en el universo de gobiernos electivos), así la vivaz Leila Lombardi, de Italia, debutó en la fórmula mayor. Compitió para el pequeño equipo del manager argentino Ing. Pancho Mir (radicado en los EE.UU) y logró un 15º puesto. Aparte de dos altísimos registros, superiores a los hombres. Que el automovilismo crece lo indica la apertura de nuevos autódromos: Japón (Gotemba); en Brasil (Brazilia); en Venezuela (Maracaibo) y en Chile, todos ellos "internacionales". El ritmo de pruebas no disminuyó. La participación sudamericana se marcó en Europa, Japón, Sudáfrica, EE.UU. y América, con argentinos, brasileños, venezolanos, mexicanos, uruguayos, colombianos y un peruano. El resultado, excepcional. Nuevamente un sudamericano: Emerson Fittipaldi, les arrebató el Campeonato del Mundo. Veamos cómo fue todo:

• SINTESIS 1974 INTERNACIONAL

Enero 13 - ARGENTINA - Bs. Aires; autódromo municipal "17 de Octubre", para el Gran Premio de la República Argentina - Fórmula Uno - Mundial F-1, prueba inicial del año - Circuito 15, de 5.968,20 m. vuelta, por 53 para 316,314 km. total. GANADOR: Dennis C. Hulme, neocelandés, con McLaren M-23, en 1h41m02s1|100, a 187,847 kph; 2º: Niki Lauda (Austriaco), con Ferrari 312-B, en 1h41m11s28|100. Mejor vuelta: Gianclaudio Regazzoni (Suizo), con Ferrari 312-B, en 1m52s10|100, a 191,664 kph.

Enero 27 - MEXICO - México City - Inauguración autódromo "Pirey", local. En 1.800 cc. 1º: Toni Menchaca (Mex.), con Datsun-Bré; 2º: Marco Antonio

Por MICHEL RICHARD

Basurto, con Porsche. Fórmula VEE: 1º Michel Jourdain (Mexicano); 2º Guillermo Espinosa (Mex.). En Turismo Mexicano: 1º Alberto de la Torre (Mex.), con Volkswagen; 2º Jorge Alducín (Mex.), con Renault 8. En Turismo-preparado: 1º Joaquín Solves (Mex.), con Volkswagen y 2º Gabriel Sandoval.

Enero 27 - BRASIL - San Pablo - Autódromo "Interlagos" de 7.960 m. vta., para el Gran Pmio. del Brasil - Segunda prueba para Mundial F-1. - Por lluvia dióse por finalizada en la 32ª vta.: 254,720 km. total. GANO: Emerson Fittipaldi (Brasil), con McLaren M-23, en 1h 24m37s96|100, a 180,628 kph; 2º Gianclaudio Regazzoni (Suizo), con Ferrari 312-B, en 1h24m50s 63|100 y "mejor vuelta" (26ª),

en 2h36s05s, a 183,670 kph. REUTEMANN (Argentino) llegó 7º, en 1h23m09s55|100 y vta. perdida, con Brabham BT-44.

• **FEBRERO**

Febrero - BRASIL - Braizilia (Capital). Trazado "a prueba" de 5.457 m. vta. para prueba internacional F-1. Cuarenta giros para 219,025 km. GANO: Emerson Fittipaldi (Brasil), con Mc Laren, en 1h15m22s75|100, a 174,337 kph; 2º Jody Schekter (Sudáf.), con Tyrrel-Cosw., en 1h15m35s15|100. REUTEMANN (Argentino) mejor vuelta: 1m51s18|100. Principio de incendio al motor. Se retiró yendo cuarto. Quedó undécimo, en 21m02s96|100.

Febrero 3 - CHILE - Rutas región Osorno - 1ª por el Sudamericano de Regularidad. 1ros.: Diego Ortúzar y José M. Salinas (Chile), con 1 pto. contra; 2dos.: Nico Campos y Adolfo Palma (Chile).

Febrero 10 - ASMANIA - Australia - Circuito "Surfers Paradise". Sexta tradicional "Copa Tasmania" - Fórmula 2 (no camp.). 50 v. para 160 km. total. GANO: Teddy Pilette (Belga), en 57m11s6|10, a 167, 690 kph; 2º Peter Ghetin (G.B.).

Febrero 10 - MEXICO - Capital, autódromo local. Clásica VI Hs. nacional. GANO: Equipo "Viceroy"-Rojas (Mex.), con Porsche Sp.; 2dos: Rabaque y Van Beuren (Mex.). c/Porsche.

• **MARZO**

Marzo - CHILE - 1er. Campeonato Sudamericano de Regularidad con los argentinos, etc. Sgo. de Chile (Capital), a Talca y retorno. 1ros.: Horacio Santana con Fernando Viura (ARGENTINOS), con Fiat 600 de Escudería Norte, con 224,90 p/contra; 2dos.: Pascual Mastellone y Mario Salino (Argentinos), con 205,20 p/contra.

Marzo 17 - EE.UU. - California. 500 Millas USAC - Camp. "Indy" - 805 km. total, en pelotón y pista. 1º: Bobby Unser (USA), con Olsonite-Eagle, a más de 290 kph; 2º: Al Unser (USA), con Eagle 73.

Marzo 17 - INGLATERRA - Brands Hatch - Pista local para 'Race of Champions" para fórmula Uno (no campeonable). 1º: Jackie Ickx (Belga), con Lotus-Ford; 2º: Niki Lauda (Austríaco). El brasileño Fittipaldi llegó tercero con McLaren. DEBUTANTE EN FORMULA 1, la italiana Lella Lombardi, con Lola T3-30, llegó 15ª, pese a andar mal su auto. REUTEMANN en la 20ª v. salió violentamente de pista; chocó contra terraplén protector y abandonó. Arrancó primero y se mantuvo cinco giros, hasta que Lauda lo superó.

Marzo 17 - ECUADOR - De Ambato a Richamba-Quito y Ambato, ruta. Por el 12º Camp. Ecuatoriano de Carreteras (5 categorías). 2.000 cc., 1º: Xavier Espinosa (Pichincha) con Porsche, en 2h10m17s, a 180 kph; 2º: Patricio Noboa (Chimborazo), con Mazda MR.10 japonés, en 2h17m43s.

Marzo 19 al 23 - PORTUGAL - Estoril y rutas nacionales - Tradicional Rally internacional "TAP". 1ros.: Raffaele Pinto-Arnaldo Bernacchini (Ital.), con Fiat-Abarth 124; 2dos.: Paganelli-Russo (It.), con Fiat-Abarth 124.

Marzo 24 - ITALIA - Monza, en circuito local. 1ª del Camp. Turismo G. 2 - Cuatro Horas. 1ros.: Peltier-Lafosse (Franc.), con BMW 3,5-CSL, en 4h01m 04s2|10, a 196,025 kph y 128 v.; 2dos.: R. Stommelen - Krauss (Alem.) con BMW 3,5-CSL, a 1m1s, atrás.

Marzo 24 - INGLATERRA - Londres - Mallory Park - 2ª Mundial F-5.000. 1º: David Hobbs (N. Zel.). con Lola T-330, a 176,1 kph y mejor vta. en 42s 6|10, a 186,4 kph; 2º: M. Wilds (Ingl.), con March 73-A, a 9sdos.

Marzo 24 - FRANCIA - París - Autódromo Le Mans - Las IV Hs., selectiva para las 24. Grand Sport - Dos serie a 2 hs. **GANARON:** Guy Chasseuil y Van Lennep (Fr.|Hol.) - "Maserati V.6".

Marzo 24 - ESPAÑA - Barcelona - Circuito local del parque Montjuich, 3.790 m|v. para 205 km. total. VIIº Gran Premio Barcelona. F-2 para el Europeo F.2. **GANO: Hans Stuck** (alemán), "March 742 - BMW", en 1h18m47s58|100, a 159,457 kph.; 2º Patrick Depailler (Fr.), "March 742-BMW", en 1h18m 51s50|100.

Marzo 30 - AFRICA DEL SUR - Johannesburgo, circuito de Kyalami de 4.103 metros vta. para 78 giros y total 320,034 km. Fórmula Uno - Mundial 1974. **GANADOR:** CARLOS ALBERTO REUTEMANN (argentino), con Brabham BT.44, en 1h42m40s96|100, a 187,070 kph.; 2º Jean Pierre Beltoise (Fr.), con BRM, en 1h43m14s90|100. FUE EL PRIMER TRIUNFO EN LA FORMULA MAYOR, DEL ARGENTINO.

• **ABRIL**

Abril 7 - ALEMANIA - Hockenheim - Trofeo Jim Clark (ac. Trofeo de Alemania, tradicional) F.2, por campeonato europeo. **GANO**: Hans Stuck, h. (alemán), March 742-BMW, en 1h21m37s10|100; 2º John Watson (G. Bret.), con Surtees-Ford, en 1h22m38s2|10.

Abril 7 - MEXICO - México capital - Autódromo local "Magdalena Mixoaca" - Gran Turismo. 1º Memo Roáas (México), con Porsche Carrera; 2º Héctor Alfonso Rabanaque (Méx.), Porsche - **Fórmula FORD**: 1º Freddie Van Beuren (Méx.); 2º Guillermo Espinosa (Méx.).

Abril 7 - GRAN BRETAÑA - Silverstone - Pista local - Premio Daily Express. Internac. F.Uno. No camp. 40 giros para 186,8 km. total. 1º James Hunt (G.B.), Hesketh 308-I, en 52m 35s4|10, a 213,733 kph; 2º Jochen Mass (Alem.) con Surtees.

Abril 15 - AUSTRIA - Salzburgo - Trofeo Austria. Camp. Europeo de Turismo (2ª). 1º Jackie Ickx (belga); 2º Hans Stuck, h (alem.).

Abril 15 - INGLATERRA - Londres - Brands Hatch. Camp. F.5000 - 60 giros. 1º Brian Evans



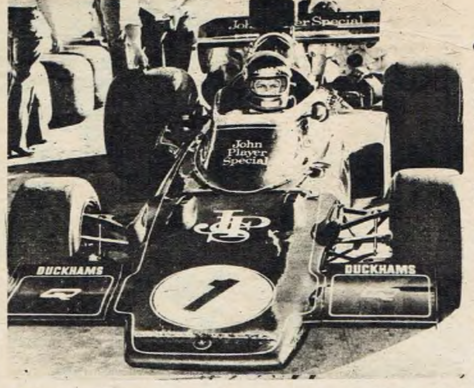
• *Emerson Fittipaldi por segunda vez campeón del mundo fórmula 1. ayudó a llevar a su equipo más de $ 300 millones m. n. Ganó mil.*

(G. Bret.) Lolla-Chev, en 44m 59s6|10, a 159,6 kph; 2º Brian Redman (G. Bret.) Lola-Chev.

Abril 28 - ITALIA - Milán, circuito local Monza, 170 v. de 5.770 m. para 1.003,960 km. total. Mundial Marcas (1). 1os. Arturo Merzario (I) y Mario Andretti (USA-It.) Alfa Romeo 33-12, en 4h45m57s4|10, a 203,680 kph; 2dos. Jackie Ickx (belga) y Rolf Stommelen (al.), a 8 v. atrás. Mejor v. Derek Bell (G.B.), 1m31s3|10, a 227,513 kph.

Abril 28 - ESPAÑA - Madrid, autódromo capitalino "El Jarama", de 3.304,30 m. por 84 v. para 255,960 kph. total. Por el Mundial F.1: 1º Nicki Lauda (Austria), Ferrari 12 cil|74, en 2h00m29s57|100, a 142,396 kph.; 2º Gianclaudio Regazzoni (Suiza), Ferrari 12 cil, en 2h 01m17s y 84 v. REUTEMANN debió abandonar por causa suspensión.

Abril 29 - CHILE - Santiago. Autódromo capitalino "Las Viscachas" - "Triangular de Otoño". 1ª reunión de pista en el país. En TC -º Eduardo Kovacs (Chile), Chevrolet, en 19m46s 9|10 y de 2001 a 4000 cc. 1º Ney Kerestegian (Chile), Fiat 125 las 16 v. en 24m57s, a 114,620 kph.



● *Reutemann había hecho un 223 km. en serie, pero más veloz y ganador del G. P. Italia fue el sueco Peterson. Realmente no tuvo un gran año.*

● MAYO

Mayo 5 - FRANCIA - Pau, pista local por el G. Premio Pau, 34ª edición F.2 Internac. Camp. Europeo (homenaje a Francois Cevert), 75 giros y 272 km. total. 1º Patrick Depailler (Francia) March-BMW, 1h54m 33s57|100, a 108.415 kph; 2º Jean Pierre Jabouille (Fr.), Alpine Ren., a una v.

Mayo 5 - BELGICA - Francorchamps, circuito, ruta de 14,1 km. vta. para la clásica 1.000 km. Mundial Marcas (2ª). Ganaron: Jean Pierre Jarrier (Fr.) y Jackie Ickx (Belga), con Matra-Simca.

Mayo 10 - AUSTRIA - Salzburgo, circuito rutero local - IV hs. internacionales. Camp. Europeo Turismo. GANARON: Jacky Ickx (Belga) y Hans Stuck (Alem.), BMW 3,5 CSL, 180 v., a 190.650 kph. 2º M. Mhor (Alem.) y M. Finotto (Ital.), BMW 3,5 CSL, a 10 v. atrás.

Mayo 12 - INGLATERRA - Snetterton, circuito pista local, F.3. 1º Alex Dias Ribeiro (Brasil) y 2º Tony Rouf (EE.UU.). En FORMULA FORD: 1º Richard Morgan (G. Bret.); 2º Rupert Keegan. El peruano Jorge Koechlin tuvo buena actuación.

Mayo 12 - BELGICA - Nivelles, autódromo local de 3.724 m.; 85 v. para 316,540 km. total. Grand Prix de Bélgica. F.1 por el mundial. 1º Emerson Fittipaldi (Brasil) Mc Laren-Cosworth M-23, en 1h44m20s57|100, a 182,019 kph.; 2º Nicki Lauda (Austria), Ferrari 312-B4, a 4|10 segundo. Mejor vta.: Denis Hulme (Nva. Zel.), en 1m11s 31|100, a 118 kph. REUTEMANN largo 24º, escaló al 8º y en vta. 16 paró, por fallas.

Mayo 19 - ALEMANIA - Adenau. En circuito Nurburgring (22,835 m. vta.). Esta vez reducida a 33 v. (750 km.). Mundial de marcas. 1os. Jean P. Beltoise y Jean P. Jarrier (Fr.), Matra-Simca, 4h07m24s, a 182,6 kph.; 2os. CARLOS A. REUTEMANN (Argentino) y Rolf Stommelen (Alem.), Alfa Romeo 33 TT-12 a una vuelta.

Mayo 19 - MARRUECOS - Casablanca - Clásico "Rally de Marruecos", 4 etapas y 3.879 km. total. 1os. Jean Pierre Nicolas (Fr.), Renault Alpine, 18h 43m08s; 2º Jean Luis Therier (Fr.), Renault 17, 18h57m29s.

Mayo 19 - ITALIA - Roma, circuito Vallelunga. Turismo por el Camp. Europeo. 1os. Peltier y Lafosse (Fr.), BMW, en 3h46m49s, a 131,635 kph. 2os. Finotto - Mhor (Ital.-Alem.), BMW, 3h47m20s3|10.

Mayo 26 - EE.UU. - Indiana - Indianápolis. 58ª edición tradicional máxima prueba pista EE.UU.; las 500 millas, Foyt superó 308,5 kph en previas. Mucho inconveniente y lluvia. Ganó: Johnny Rutherford (USA), Mc Laren-Offenhauser - Goodyear, 3h09m, a 268,969 kph. 2º Bobby Unser (USA), Eagle-Offenhauser, a 21 segundos.

Mayo 26 - MONACO - Su capital Montecarlo y circuito callejero costanero de 3.280 m. por 78 v. para 255,840 km. total. Sexta por el mundial F.1. Con un auto 'viejo' (4 años en pistas), ganó Ronnie Peterson (Sueco) Lotus 72 E, en 1h58m 03s7|10, a 129,940 kph y mejor vta. 1m27s9|10, a 134,252. 2º Jody Schekter (Sudaf.) Tyrrell 007, 1h58m.32s5|10. REUTEMANN llegó estar a 4 sdos. de los punteros, pero destrozó cubierta, abandonando.

Mayo (varias fechas) - URUGUAY, ciudad San José de Mayo. Camp. Sudam. de Kartismo (Argentina - Brasil - Uruguay). CAMPEON: Antonio Monteiro López (Brasil), cero punto. 2º Sydney Franchello (Brasil), 8 ptos. Por equipos: Brasil, Uruguay y nuestro país (sin relevancia alguna).

● JUNIO

Junio 2 - ITALIA - Boloña - Imola, autódromo de 5.050 metros para los 1.000 km. 4ª por el Mundial de Marcas. REUTEMANN (Arg.) y Rolf Stommelen Alfa Romeo 33 TT12 hicieron mejor vuelta clasificativa en 1m37s (batiendo record), a 190,094 kph. 1os. Matra-Simca - MS-670, con Henri Pescarolo y Gerard Larrousse (Fr.), en 6h13m36s, a 160,961 kph; 2os. Alfa Romeo 33 TT-12, con REUTEMANN (Arg.) y Stommelen (Al.), a 2 v. (11 km. atrás).

Junio 9 - SUECIA - Anderstop - Circuito local 4.018 m. por 80 v. para 321,440 km. F.1 por el Mundial (6ª). 1º Jody Scheckter (Sudáf.), Tyrrell 007-Cosworth, en 1h58m31s39|100, a 167,723 kph. 2º Patrick Depailler (Fr.), Tyrrell-Cosworth, a 38 seg., segundo y mejor vta. 1m25s34|100. REUTEMANN sufrió problemas de "alimentación" abandonando en la 30ª v.

Junio 9 - ITALIA - Palermo. La super clásica Gran Turismo. Targa-Florio. En circuito rutero cerrado sobre 504 km. 1ros. Gerard Larrousse (Fr.) y Amilcare Ballestrieri (Ital.), Lancia-Stratos, 4h35m07s6|10, a 109,946 kph.; 2os. Apache-Restivo (It.), Porsche, 4h37m57s6|10.

Junio 9 - CHILE - Santiago, capital. Circuito del parque O'Higgins por Trofeo Otoño 74. Nueve categorías. Turismo Carretera: 10 vtas. 1º Eduardo Kóvacs, Chevrolet, 15m47s6|10, a 113,173 kph; 2º Goyco Maslov, 16m30s.

Junio 9 - ALEMANIA - Hockenheim. Circuito Pokai. 4ª Camp. Europeo F.2. 1º Jean P. Jabouille (Fr.) Elf 2 - BMW; 2º Jacques Laffite (Fr.), March 742 - BMW.

Junio 16 - CHILE - Santiago, capital, circuito del parque O'Higgins. 7ª fecha, 5 pruebas. Turismo Carrera. 1º Eduardo Kóvacs, Chevrolet, 15m30s9|10, a 116,917 kph.; 2º René López, 16m10s4|10.

Junio 16 - CANADA - Moosport, circuito autódromo local: 3.985 m. vta. Fórm. 5.000 Intern. 100 millas (a 159,4 km. total). 1º David Hobbs (G. Bret.), Lola T-330, 52m33s8|10, a 180,783 kph; 2º Tim Wietzes, Lola T-332, a 8 sdos 2|10. NESTOR GARCIA VEIGA (Argentino)

(Continúa en la pág. 22)

¡SON MEJORES!



EL PERFECTO DIQUE DE CONTENCION

SERVICIO DE VENTAS:

AUTOPIEZAS S.A. - WARNES 1147/ 53

T. E. 54 - 6867 y 4355 CAPITAL

actuó imprevistamente con un Eagle-Mir. Llegó sexto, a 3 v. Mejor giro: Brian Redman, 1m16s.

Junio 15 y 16 - FRANCIA - Le Mans. Circuito La Sarthe, de 13.640 m| vta. 42ª edición de la clásica 24 Hs. Le mans. 5ª Mundial Marcas. 1os. Matra-Simca, con Henri Pescarolo y Gerard Larrouse (Fr.), 337 vtas. y 4.596,7 km., a 191,940 kph. 2os. Porsche-Turbo, con Giggs van Lennep (Hol.) y Hans Müller (Alem.), 6 v. atrás.

Junio 15 y 16 - ALEMANIA - Nürburgring. Circuito carretero local. Para F.3, internacional. 1º Giorgio Francia (Ital.), March 743, en 1h22m53s1|10, a 165,034 kph.; 2º Gunnar Nilson (Suecia), March 743, 1h23m19s 8|10. Participaron brasileños y el uruguayo Passadore.

Junio 23 - HOLANDA - Zandvoort, circuito de 4.226 m. vta. por 75 para 316,950 km. total (8ª del Mundial F.1). 1º Nicki Lauda (Austria), Ferrari 312 - B4, en 1h43m00s35|100, a 184, 628 kph.; 2º Gianclaudio Regazzoni (Suiza), Ferrari 312 - B4, 1h43m08s60|100. Mejor vta. Ronnie Peterson (63ª), en 1m 22s44|100, 186,811 kph. REUTEMANN mejor sudamericano en previas (7º), llegó 12º con fallas, a 4 v. atrás.

Junio 23 - ITALIA - Milán, sobre pista Monza. Clásica Premio Lotería. CARLOS A. JARQUE (argentino), debutante con March-Cosworth, llegó 15º.

Junio 30 - AUSTRIA - Zeltweg. Circuito 5.911 m. vta. para la clásica de 1.000 km. por el Mundial Marcas. 1os. Matra-Simca, con Henri Pescarolo y Gerard Larrouse (Fr.); 2º Alfa Romeo 33 - TT-12, con Andrea de Adamich y Carlos Facetti (It.). REUTEMANN (Arg.) con Rolf Stommelen (Al.) tripularon Alfa Romeo 33 TT-12 y lograron 2ª previa, con 1m36s66|100. A las 100 v. (591,1 km.) un incendio anuló la valiosa máquina. Abandonaron.

Junio 30 - FRANCIA - Rouen, circuito Les Essarts, de 6.542 m. vta. por el 24º Grand Prix - Rouen - Camp. Europeo F.2 sobre 242.054 km. total. 1º Hans Stuck. h. (Al.), 1h19m53s4|10, a 155,633 kph; 2º Dave Purley (G. Bret.), en 1h19m53s4|10.

Junio 30 - AUSTRIA - Zeltweg, circuito local, los 1.000 km. por el G. P. Austria. 6ª Mundial de Marcas. 1os. Matra MS 670 - C con Henri Pescarolo y Gerard Larrouse (Fr.) con 170 vtas., a 206,9 kph. 2os. Alfa Romeo 33-12, con Andrea de Adamich y Carlo Facetti (It.), a 4 v. atrás.

• JULIO

Juio 7 - FRANCIA - Dijon, circuito-Prenois de 3.289 m. vta. 80 v. para 263.1 km. total (a. del mundial F.2). 1os. Ronnie Peterson (Suecia). Lotus 72 E-Cosworth, 1h21m55s02|100, a 192,721 kph.; 2º Nicky Lauda (Austria). Ferrari 312 - B4, en 1h22m16s38|100. REUTEMANN arrancó con dificultad. Paró 1ª v.; retorno con 6 perdidas. Abandonó a causa "suspensión delantera".

Julio 14 - ALEMANIA - Nürburg, circuito local N. ring, de 22.835 m. Seis hs. Turismo Int. Camp. europeo. 1os. Klaus Ludwig y Hans Meyer, con Ford Escort, 6h04m28s6|10, a 142,8 kph. 2os. Dieter Glemser y Tony Hezzemans - Nicky Lauda (Al.-Austria), Ford Capri, 6h 07m19s8|10.

Julio 14 - ITALIA - Florencia-Scarperia, circuito pista local G. P. Mugello - F.2, Internacional. 6ª Camp. Europeo. 1º Patrick Depailler (Fr.), March - BMW, en 1h32m46s4|10, a169, 605 kph. 2º Jean P. Paoli (Fr.), March - BMW, 1h33m04s2|10.

Julio 14 - ALEMANIA - Hockenheim, circuito rutero local. 4ª GT Gran Turismo Europa, 25 v. por 6.950 m. para 173km750 m. total. 1º John Fitzpatrick (G. Bret.), 58m57s4|10, a 172,7 kph.; 2º Hans Schichentanz, 58m 57s9|10.

Julio 13 - EE.UU. - Watkins Glen, circuito pista 5.434 m. vta. para la clásica de VI Hs. Intern. 7ª Mundial Marcas. 1os. Jean Pierre Beltoise y Jean P. Jarrier (Fr.), Matra-Simca MS-670 C. Para 1.049km06 m dieron 193 giros, a 164,130 kph. Beltoise mejor vuelta (22ª), 1m44s5|10, a 187,040 kph. 2os. Hans Müller (Al.) y Giggs van Lennep (Hol.) Porsche-Carrera Turbo y 184 v. (48.936 km. atrás).

Ese día pegó y fuego y se destrozó (el 2º), el auto compartido por REUTEMANN (Arg.) y el alemán Rolf Stommelen, en momentos en que éste lo tripulaba en las previas.

Julio 13 - EE.UU. - Watkins Glen, circ. pista 5.434 m. por 30 para 163 km. (decir 100 millas). 1º Mario Andretti (USA), Lola T-332-Chevrolet; 2º Brian Redman (USA), Lola T-332-Chev. GARCIA VEIGA (en el equipo del maneger argentino Pancho Mir) de S. Fco., California triplicó una Ferrari y luego un Eagle. Llegó a estar cuarto en lote puntero. MONGUZZI R. (Argentino), actuaba como "suplente" pero no salió a la pista.

Julio 20 - ITALIA - Riccione, circuito local. F.2 - Camp. Europeo. 1º Jean P. Jabouille (F.) Alpine A-441, 279 km. en 1h44m 41s9|10; 2º Alain Serpaggi (Fr.) Alpine A-441, 1h44m54s.

Julio 20 - INGLATERRA - Londres - Brands Hatch, circuito local de 4.265 m. por 75 v. para 320 km. total. Gran Premio Inglaterra. Mundial F.1. 1º Jody Scheckter (Sudáf.) Tyrrell 007-Cosworth, 1h43m02s2|10, a 186. 250 kph.; 2º Emerson Fittipaldi (Brasil); con un nuevo Mc Laren MB-23, 1h43m17s5|10. 5º REUTEMANN (Arg.), Brabham BT.44-Cosworth, una v. perdida. Mejor giro: Nicki Lauda (nuevo record) 1m21s1|10.

Julio 28 - CHILE - Arica. Autódromo local "Las Manchas". Seis Horas Andinas (intern.), 1.001 a 2.000 cc. 1os. Eduardo y Leionel Kóvacs y Carlos Polanco (Chile), 216 vtas. 2os. René López, Roberto Gómez y Barris (Chile).

Julio 27 y 28 - BELGICA - Francorchamps. circuito carretero. Las 24 Hs. tradicionales. 1os. Jean Chenceval y Alain Peltier (Belgas), BMW, 3 litros, 293 vtas. y 4.147,3 km. total, a 172,905 kph. 2os. Ballot Lena y Seguin (Fran.), Alfa Romeo, a 3 vtas.

• AGOSTO

Agosto 4 - ALEMANIA - Nurburg. Circuito N. Ring, carretero: 22.835 m. vta. por 14, para 319,690 km. total. F.1 del mundial por los Gran Pmio. Europa y el de Alemania, clásicos. 1º Gianclaudio Regazzoni (Suizo) con Ferrari 312-B.4, 1h41m35s, a 188,825 kph.; 2º Jody Scheckter (Sudáf.), Tyrrell-007 - Cosworth, 1h42m25s7|10 y mejor vta. (11ª), 7m11s1|10, a 190,639 kph. 3º REUTEMANN (Argentino), Brabham BT 44 - Cosw, 1m. 42m58s3|10.

Agosto 4 - EE.UU. - Pocono, autódromo local para la tradicional "Schaefer 500". 200 v. pista de 4 km. para 800 km. total (500 millas). Fórm. Indy. Camp. EE.UU. 1º Johnny Rutherford (USA), Mc Laren-Offy, a 252, 130 kph.; 2º Jimmy Carruthers, Eagle Ofty(una v. atrás. J. Rutherford ganó de éste modo la Triple Corona 74.

Agosto 11 - INGLATERRA - Oulton Park, circuito-pista. F.3 internac. a 15 v. Bajo lluvia. 1º Alex Dias Ribeiro (Brasil), 26m31s6|10 a 150,710 kph. 2º N. V. Pruesen (Sueco).

Agosto 11 - ITALIA - Sicilia-Pergusa, clásica "Circuito Ciudad de Enna". Europeo Marcas, hasta 2 L. 13 edición: 1º Gerard Larrouse (Fr.), con Renault Alpine 441.

Agosto 11 - CHILE - Santiago. Autódromo capitaliano "Las Viscachas. Camp. Chileno. Varias categorías. Turismo Nac.: 12 vtas. 1º Eduardo Kóvacs, Liebre-Chevrolet, en 15m22s4|10, a 140,181 kph.; 2º Luis Gimeno, Liebre-Chev., en 15m22s4|10.

Agosto 15 - FRANCIA - Le Castellet, autódromo local de 5,8 km. vta. por 130 giros para los 1.000 km. 1os. Matra-Simca, con Jean P. Beltoise y Jean P. Jarier (Fr.); 4h10m57s, a 180,577 kph.; 2os. H. Pescarolo y Gerard Larrouse (Fr.), Matra-Simca y 3 v. atrás.

Agosto 18 - AUSTRIA - Zeltweg, circuito del Osterreichring de 5.911 m. vta. por 54, para 319,194 km. total (12ª Mundial F.1). GANADOR: CARLOS ALBERTO REUTEMANN (Argentino), Brabham BT-44-Cosworth, en 1h26m44s72|100 y 215,810 kph. En clasificativas fue mejor tiempo en 1m35s56| 100, a 222,690 kph. En carrera, mejor vta.: G. Regazzoni, 1m 37s22|100 a 218.880 kph. (Ferrari 312 B.4).

Agosto 25 - ITALIA - Enna - Fergusa, circuito local para el G. P. Mediterránto F.2 (no camp.); 1º Hans Stuck, h(Al.), March - BMW; 2º Jacques Laffitte (Fr.), March-BMW.

Agosto 25 - CHILE - Rutas precordillera, La Calera - Coquimbo. Ranking chilena: 1º Mario Néder (Ch.), 1h51m57s 3|10, a 185,440 kph.; 2º Mario Queirolo (Ch.), 2h01m15s8|10.

• SETIEMBRE

Setbre. 2 - ITALIA - Monza circuito, pista local. Clásica VI Hs. Monza (trofeo Inter-Europa). 7ª Europeo Gran Turismo 1os. Porsche Carrera, con Rolf Stommelen (Al.) y Toine Hezzemans (Hol.), 6h01m25s. para los 953 km. total a 189,7 kph. 2os. Porsche Carrera, con John Fitzpatrick (G. Bret.) y Giggs van Lennep (Hol.), 6h02m42s.

Setbre 8 - ITALIA - Monza, circuito pista de 5.775 m. por 52 giros para 300, 3 km. total. 13ª del Mundial F.1 por el G. P. Italia. Con sudamericanos. 1º Ronnie Peterson (Sueco), Lotus 72 D.Cosw.. 1h22m56s.6|10, a 217,920 kph.; 2º Emerson Fittipaldi (Brasil), Mc Laren M 23 B-Cosw, a 8|10 de segundo. CARPACE (Brasil llegó 5º en 1h 23m00s1|10 y fue: mejor vuelta" (46a.) en 1m34s20|100, a 220,890 km. REUTEMANN (Argentino) hizo en la serie previa. clasificación una v. en 1m 33s27|100 a 223,094 kph.

Setiembre 15 - CHILE - Calama. Fiestas patrias y en el circuito "La Loa" del aeropuerto, festival. Vicente Polanco con el Liebre-Chev, de Kóvacs ganó la de mayor cilindrada. En el IIº Rally de Chile, sobre 320 km. ganaron Francisco y Jaime Larraín, Peugeot 504; 2os. Enrique y Enzo Cavalieri, Fiat 125.

Setbre. 22 - CANADA - Montreal. En el Moosport Park. Circuito de .956 m. por 80 v| para 316,480 km. total. Penúltima del Mundial F.1 con sudamericanos. 1os. Emerson Fitipaldi (Brasil), Mc Laren M-23 B-Cosw., 1h40m26s13|100, a 189, 090 kph.; 2º Gianclaudio Regazzoni (Suizo) Ferrari 312 - B.4, en 1h34m40s17|100. Mejor vta. Nicki Lauda, 1m13s04|100, a 191, 330 kph. REUTEMANN (Arg.) llegó a estar cuarto, pero por desperfectos arribó noveno.

Setbre - BOLIVIA. Hubo pruebas por el G. Premio Presidente Bánzer por rutas de hasta cuatro mil metros de altitud. (No confirmóse final).

• OCTUBRE

Octubre 6 (varias fechas) - PARAGUAY: Por rutas muy duras de su territorio. Clásica internacional por el TRANSCHACO, rally con 49 participantes y argentinos. Varias cilindradas. Mayor: 1os. Fabio Ferreyra y Lucho Molinas (Paraguayos), Peugeot 504; 2os. Gerardo Doll-Rodolfo Hiebl y Ricardo Mohl (Parag.), Mercedes Benz 250.

Octubre 6 - EE.UU. - Michigan - IIa. prueba internacional Campeones 74 con autos similares. Este año, Chevrolet-Camaro. 1º Bobby Unser, (USA); 2º Gale Yarborough (USA).

Octubre 6 - EE.UU. - Watkins Glen. Ultima prueba F.1 del Mundial para el G. P. de los EE. UU. Circuito de 5.464 m. Halla la muerte un debutante (en salida entrenamiento): H. Koinning de Salsburgo (Austria). GANADOR: CARLOS ALBERTO REUTEMANN (Argentino) Brabham BT 44-Cosworth, en 1h40m21s43|100, a 191,400 kph.; 2º José Carlos Pace (Brasil), Brabham BT.44-Cosworth, en 1h40m32s25|100. El argentino hizo en previas las dos jornadas más veloces con record de 1m38s97|100 vuelta.

Octubre 6 - PARAGUAY - Asunción. Autódromo local Arayirí de 1.800 m. vta. para prueba internacional Form. Vee. 1º Héctor Risso (paraguayo), en 32m40s3|10 para 30 v. 54 km. total; 2º Wilson Martínez (Ur.), 32m.47s.

Octubre 13 - EE.UU. - Laguna Seca, pista local para F. 5000 Internacional. 1º Brian Redman (USA); 2º James Hunt. Compitió NESTOR GARCIA VEIGA (Arg.) con un Lola, logró 16º tiempo previo y llegó a andar cuarto en pelotón delantero. Abandonó por fallas en motor. Prueba "Desafío F.5000 contra Fórmula Uno por 10 mil dólares. 1º Jean Pierre Jarier (Francés) con F.Uno; 2º James Hunt (G. Bret.).

Octubre 13 - CHILE - Santiago. Autódromo capitalino Las Viscachas. Clásica 100 millas. En 1.300 cc. ganó Jorge Cerrutti (Argentino) 1h21m02s para 48 v. Limitada 31, a 6 vtas. 1º Oscar Colombo (Arg.) y 2º José Gelabert (Arg.). Turismo Carretera Chileno, 15 vtas.: 1º Luis Gimeno (radicado), 18m 59s4|10; 2º Eduardo Kóvacs (chileno), 18m59s6|10.

Octubre 13 - ITALIA - Roma. Autódromo local "Vallelunga", clásica G. Premio Roma, por el Camp. Europeo F.2. 1º Patrick Depailler (Fr.) ganador de las 2 series; 2º Hans Stuck, h (Al.), ambos con March-BMW.

Octubre 20 - EE.UU. - Brands Hatch, autódromo local por la Atlantic Motor Race internacional. Participaron brasileños. 1º David Morgan (G. Bret.), Chevron B.27, a 156,280 kph.; 2º Alan Jones (EE.UU.), ambos sobre autos 'March 74-B.

Octubre 20 - ITALIA - Turín. Sobre circuito rutero, 2ª edición de la Vuelta de Italia Sp. y Turismo. 1º Jean Claude Andruet (Fr.), Lancia Stratos.

Octubre 20 - EE.UU. - California - Riverside. Autódromo local. Internacional de los Campeones (3ª de una serie de 4 pruebas). 1º Mario Andretti (USA-Ital.); 2º Brian Redman (USA). Compitió NESTOR GARCIA VEIGA (Argentino) con un auto de Negri-Tinnarelli. Estuvo séptimo. En 10ª v. por pinchadura, abandonó.

Octubre 26 - EE.UU. - California. Riverside, trazado de 4.065 m. por 30 giros para 121,950 km. total. Internacional de Campeones, pero con coches similares: Chevrolet-Camaro, gran turismo. 1º Emerson Fittipaldi (Brasil) a 159,260 kph.; 2º George Follmer (USA).

Octubre 27 - EE.UU. - Brands Hatch. Ultima del Mundial de Marcas 74 al NO REALIZARSE LOS MIL KM. DE BUENOS AIRES (programada un año antes). 1os. Matra-Simca,. con Jean P. Beltoise y Jean P. Jarier (Fr.); 2os. Matra-Simca, Henry Pescarolo y Gerard Larrouse (Fr.).

Octubre 27 - CHILE, sobre rutas. Gran clásica "Glorias del Ejército": Concepción - Chillán y vta.: 206 km. Anexo J. Hasta los 2.000 cc. 1º Manfred Suiter (Chileno) con B.M.W.; 1h20m 56s2|100; 2º Rodolfo Dommel (Chil.); Fiat; 1h31m04s3|10. Hubo también cat. inferiores.

• NOVIEMBRE

Noviembre 10 - AFRICA DEL SUR - Kyalami. Pista de 4103 m. para nueve horas de carrera. 1os. Matra-Simca, con Henry Pescarolo y Gerard Larrouse (Fr.); 235 v. y 946,205 km. total; 2º Matra-Simca, con Jean Pierre Beltoise y Jean P. Jarier igual distancia.

Noviembre 10 - ALEMANIA - Ultima de F. 3 internacional. 1º Brian Henton (G. Bret.); March 743; 20m34s6|10, a 158,4 kph.; 2º Alex Dias Ribeiro (brasileño); 20m44s1|10 y March.

Noviembre 10 - VENEZUELA - Maracaibo. Inauguración autódromo "La Chinita" para T. N. venezolano; 158 km. con locales y europeos. 1º John Stalizlao Stercei (Ital.) con Delta, en 52m10s2|10; 2º Edgardo Revaque (México) con Lola y 157 km.

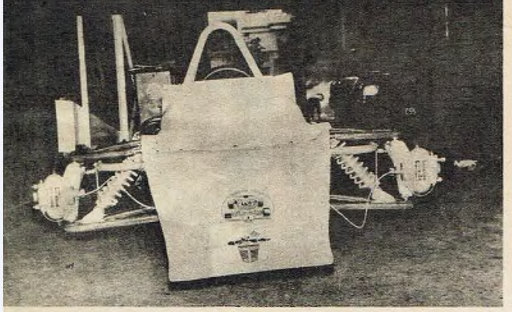
Noviembre 17 - AUSTRALIA - Melbourne - circuito - pista Grand Park. 100 millas (61 vueltas), para 160 km. por el 34º G. Premio Australia, form. 5.000 Corredores australianos, de EE. UU. y Europa. La italiana Lella Lombardi hizo mejor vta. y r--cord 1m05s corriendo para el manager argentino Pancho Mir. Abandonó (bomba aceite). 1º Max Stewart (Australia).



• El suizo G. Regazzoni, detonante, fue subcampeón 1974. Sin embargo, no fue excepcional, pero sí el hombre que más dinero recolectó en carreras.

• DICIEMBRE

Diciembre 7 y 8 - CHILE - Clásico Gran Premio Sopesur, por carretera Sgo. (Nos a Temuco: 645 km.); Temuco-Puerto Montt-Valdivia: 588 km. Valdivia - Cabrero - Concepción: 455 km. Total 1.693 km. Fue una trágica carrera: murieron tres competidores. Turismo Carretera Chileno: 1º Luis Gimeno, en 7h32m24s4|10 (en tramos pasó de los 270 kph.); 2º Marcelo Stansan; en 8h27m10s9|10.



Aún sin sus ruedas armadas es atractiva la línea del "TULIA XIV", obra de Tulio Crespi. Se ven nariz, suspensión delantera y frenos.



En la popular "Casa Aníbal" su ambiente es de familiaridad: padre noble; dos hijos, cordialísimos y personal, con voluntad constante.

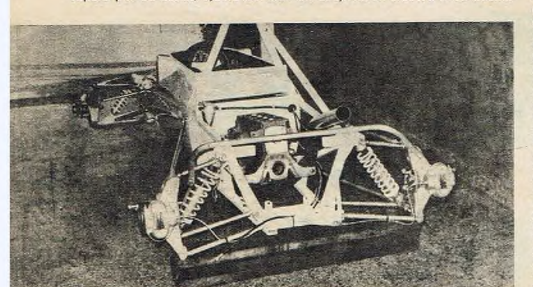
EL F.2 "TULIA-FIAT" DE ANIBAL JULIAN BERNAY

▶ Fotos: A. CONTRERAS

Por JUAN C VALENTE



El joven piloto-copreparador, Aníbal Julián Bernay, en impaciente espera por su debut, ajusta detalles en suspensión trasera a su coche.



Sugestiva escena donde el bastidor regala la sugestiva seguridad de construcción, suspensión posterior, bloque motor y embrague.

Aníbal Julián sonríe. Nos encanta preguntarle detalles de su máquina. Así es como van naciendo los volantes populares 1980.



EN este momento de la vida automovilística deportiva mundial en que los predestinados al gran triunfo constante (campeones), demoran unos diez años en llegar al título o la posición puntera y por la misma fricción enloquecedora TIENEN que dejar entre los 32-35, dado que a más edad se sitúan entre los obsoletos, —es una definitiva exigencia a la que todo el mundo mira con tristeza, pero con seriedad— para quien como yo hace largos-treinta años que visita talleres y "preparadores" de máquinas especiales para competición de todo tipo, también se hace imperativo ir donde están "los pollitos". Es así como los muy simpáticos 21 años de edad de Aníbal Julián Bernay, nos invitaron a entrar en su maravilloso mundo de ilusión: *"Voy a debutar como corredor, pero ya he hecho, como es lógico, mi aprendizaje en los trazados viboreantes del autódromo central "17 de Octubre", como alumno de Del Río".* Lo observamos. Habla, convencido, que es el modo de hablar de quien elige, para su inspiración deportiva, el más riesgoso de los juegos modernos. Donde, no sólo uno afronta peligros, sino que uno también se transforma en riesgo. Aníbal Julián, sintiéndose apoyado por nuestro silencio, agregó: *"Me han dado cienificos consejos que no olvidaré. Admiro a Luis Rubén Di Palma: es arquetipo para quien como yo recién salgo de los 20 años. En una pubertad que compartí con un hijo del malogrado, querido e inolvidable Juancito Gálvez. Aquí, mi padre dirá el resto. En él pongo mi confianza toda y él, como lo es mi hermano y colaborador Omar Tomás. Como buenos hijos de Vasconia francesa lucharán porque esta maquinita ande y eso me permita ubicar el apellido en los clasificadores próximos. ¿Qué menos puedo darle a ellos y a todos los que comparten este pequeño mundo nuestro? ¿Quiere ver el coche. Obsérvelo y fotografíelo, amigo Valente".*

• BASTIDOR

El "Tulia XIV" es obra del especializado Tulio Crespi, de nuestra capital. Tiene suspensión independiente a las cuatro ruedas, a paralelogramos deformables, con resortes en espiral y amortiguadores hidráulicos telescópicos concéntricos. Su dirección es "a cremallera"y acciona con 12: 1 de relación. La caja de velocidades, es "Crespi". Cinco marchas adelante y una para retroceso. Marca "Wobrom", es el embrague; multidisco. Los frenos, a disco, son "Crespi". Miden 250 mm. diámetro. Las ruedas diseñadas especialmente ("Crespi"), calzarán neumáticos "Goodyear". Medidas generales: 2.140 mm. entre eje y 1.400 mm. de trochas. Carrocería, atrayente y prolijo.

• MOTOR

Su bloque es "Fiat 125", a cuatro cilindros que miden 80 x 80 mm. de diámetro y recorrido embolar. Se montarían los "De Jorge" o "Mahle", indistintamente puesto que todavía no se terminó el armado del motor. Es posible que las bielas respondan a diseño original, de mucha levedad. El cigüeñal desplazaría a 0.20, rectificado y nitrurado por E. de Milo. Mantendrá bancadas originales.

Los especializados, señores Montal Hermanos realizarían el árbol de levas que movería válvulas industria argentina, conforme a reglaje propio. Más datos sobre este motor (sin terminar): su admisión contaría con carburadores "Weber", duales IDF, con gargantas de 46 mm. ,siendo probable se opte por otro, de no lograrse —al momento de correr— combustible con octanaje ideal para la unidad. Este sería enviado por una tubería en goma sintética, de 9,5 mm. diámetro desde los tanques (de aluminio); el contenido total será de 35 litros.

Ha de lubricarse a sumidero lleno, con bomba original, adaptada, tubería en goma sintética. Refrigeración por agua: diez litros en radiador y cámara. La ignición correrá por responsabilidad de la "Casa Aníbal" (propiedad del señor padre del joven reporteado). ¿Decimos que alienta en su retoño muchas esperanzas y cree que .. *"va a carburar, bien?".* Esta monoplaza que ya forma parte de los "atractivos 1975" (ver nota de portada, es un aporte de gente entusiasta como Omar Tomás Bernay, hermano de quien la tripulará; su padre; Héctor de Milo; ing. Casella; Efren C. Chámoli, Eduardo Jeremías y Rubén Pasarelli.

No pudimos con nuestro genio y nos vinimos con un dato: más de 15 millones m|n. de costo "y eso que todos trabajan como para el juguete del ídolo".



● *Portada hermosa, elegante, fina del programa bien documentado. Creo que desde tiempo no aparecían en ellos volantes argentinos.*

REUNION EN KYALAM

— JOHANN

REPUBLIEK VAN SUID-AFRIKA

★★★

Una crónica distinta, por PAN

Vale la pena gastarse unos dólares más y tratar de conseguir un bungalow en el "Kyalami Ranch", un completo motel vecino al circuito sudafricano del mismo nombre y que se ha convertido en morada obligatoria para los protagonistas del gran ruido en su visita anual a las tierras que otrora fueron sólo habitadas por hotentotes, bosquimanos y bantúes y hoy conforman la sorprendente, hermosa y discutida República de Sudáfrica.

En "Kyalami Ranch" uno se siente un poco como Alain Quatermain, el personaje que encarnaba Stewart Granger en aquellas inolvidables —para los que tenemos 30 pirulos— "Minas del Rey Salomón". El murmullo de Africa alrededor, sonrientes y rítmicos morenos acarreando sofisticados refrescos, el infaltable sombrero con piel de leopardo que algún "white man" de ultramar se ha comprado en una falsa interpretación de aquél "al país que fueres...", las fieras disecadas, las armas indígenas colgando de las paredes y el continuo "yes boss" (sí jefe) con que los mozos coronan el pedido, inevitablemente mal entendido.

Había llegado al aeropuerto de Jan Smuts acompañando a "Mimicha" y un montón de periodistas argentinos y brasileños alentados por la misma ilusión blanca pero con distinto número. Los del café, por el 8 de Pace y los del mate, por el 7, de Reutemann. En Kyalami Ranch esperaba el santafesino descalzo y sonriente. Minutos antes había terminado una reunión del GPDA, la asociación de pilotos de Grand Prix. Lauda —en el mejor estilo Esther Williams— hacía un largo en la piscina, mientras un equipo filmaba sus evoluciones para la TV austríaca. Jarier jugaba al ping-pong y Stirling Moss —invitado especial— hojeaba con gesto adusto la prensa del día.

—*¿Nervioso, Carlos?*

—*Mirá "Pancho", esta es una carrera crucial para mí. El auto anda al pelo y se que puedo andar muy bien, pero Pace tiene un auto igual y nada que perder. Yo, en cambio, sí. Lo de Brasil no me hizo ningún bien. Estoy deseando que llegue la hora de largar...*

La ansiedad de Carlos Alberto Reutemann es comprensible. Aunque él trate de sustraerse —no por falta de patriotismo— el peso de un pueblo impaciente y demasiado joven, como el nuestro, se hace sentir. Es la historia de nunca acabar. Reutemann presiente que si el sábado abandona o entra detrás de Pace, la desilusión argentina alcanzará niveles incomprensibles para el público europeo, pero frustrantes para un gran piloto que no termina de ser aceptado por quienes más razón tienen para hacerlo.

"Chiquinho", amigo personal de Carlos Pace y gran conocedor del mundillo de la F-1, me confesaba al borde de la pileta: *"Quizás el mismo Lole no se dé cuenta, pero se está convirtiendo en un auténtico líder dentro de los pilotos de Grand Prix. No es extraño. A su indiscutible condición de excelente piloto suma una personalidad superior a la de cualquiera de sus compañeros. La Argentina debería estar doblemente orgullosa..."*

"Chiquinho" comparte su habitación con Carlos Pace, el hombre del día en Brasil. "Moco" no puede ocultar el momento que le toca vivir. Canta bajo la ducha y sonríe como nunca lo hiciera en épocas de Marches y Surtees: *"Yo no se quién inventó esa historia de que en GP de Sudáfrica se decidiría quién es el primer piloto en "Brabham". En el final del campeonato, de acuerdo con la trayectoria de cada uno, inevitablemente habrá que apoyar al que más posibilidades tenga, pero para eso faltan muchas carreras. Personalmente me llevo muy bien con Carlos y —al contrario de lo que muchos opinan— creo que nuestra presencia en el equipo no producirá más que cosas buenas para Brabham."*

Aunque discutibles, las expresiones de Pace parecen tener inmediata respuesta afirmativa en la actitud de Bernie Ecclestone. El pequeño patrón se mueve en los círculos de la Fórmula Uno con inusual solvencia. A su situación de Capo de Equipo Ganador se suma su creciente influencia en la Asociación de Constructores, órgano que amenaza con oscurecer toda decisión tomada por la de Conductores o, incluso, por la mismísima FIA. Haciendo gala de su especial sentido del humor, preside la mesa en la que cenamos "Lole" y "Mimicha", Claude Leguezec (FIA), un fotógrafo nipón y su compañera inglesa, una austríaca amiga de Bernie, el inefable Eddie y yo. Un mozo bantú se acerca y le enseña la marca de vino solicitada, en espera de su aprobación. Bernie la escudriña y mirándolo seriamente le dice: *"Es una hermosa botella"*. Minutos más tarde el mismo muchacho aparece portando una botella de "Saint-Emilion". Cuando se aclara que lo pedido había sido un par de melones ("Send two melons"), la carcajada es inevitable.

Al regresar de la segunda y última sesión de entrenamientos, el "Ranch" es un hervidero. Los teléfonos suenan continuamente y los mensajes no cesan en los altavoces. El no especificar si se solicita la presencia de Wilson Fittipaldi Jr. o Sr., hace que padre e hijo hagan el doble de viajes necesarios hasta la cabina. Pero la expectativa justifica la molestia. Wilson y su "Copersucar" han obtenido el último tiempo en entrenamientos (1m19s73), pero como sólo pueden largar 26 autos, el coche brasileño está previsto como primer y único reserva, dado que son 27 los que han participado en las pruebas. Wilson Fittipaldi (padre) me comenta en su carto mientras espera una llamada de Sao Paulo: *"Hemos solicitado a los organizadores y pilotos que permitan a Wilson y su "Copersucar" tomar la salida. Su tiempo demuestra que el auto progresa. Lella Lombardi, última clasificada (lo hizo con 1m19s68). Y se trata del único auto excluido. No hay derecho a que se permita la participación de pilotos sudafricanos que sólo correrán aquí y se le prohiba a Wilsinho seguir adelante con este proyecto que hemos planeado, para continuarlo a lo largo de todo el Campeonato."*

Las razones de Don Wilson son indiscutibles. Así lo entendieron los pilotos y los organizadores, quienes no tuvieron reparo en que el "Copersucar" se alineara en la parrilla de salida. Pero, al parecer, tanto Ecclestone como Tyrrell, se opusieron tajantemente a la participación del brasileño y deslizaron secretas amenazas en caso de que Wilson participara en la prueba. Por ello no es extraño que el prematuro abandono del "Copersucar" —antes de completar una vuelta— se haya debido más a razones de política interna que al pretendido fallo mecánico. Es un asunto que habrá que seguirlo.

En los entrenamientos del jueves abundaron las piñas. No se sabe si por mera coincidencia, deterioro de la pista o simple afán de ir más allá de los límites aconsejables. Explicable, sin duda, fue la de Lauda. El "McLaren" de Emerson Fittipaldi explotó su motor y roció de aceite la curva Sunset. El nuevo Ferrari del

Lole; serio en carrera, pero luego quiso quemar el "ranch" por los seis puntos conseguidos. La barra de "Baires" lo celebró.



De quienes domaron el dibujo de Africa del Sur, Lella Lombardi llegó en último término: 1m19s68/100, su mejor giro: a 189 kph.



...MI RANCH

...NESBURG —

... REPUBLIC OF SOUTH AFRICA

★TYYY

...ANCHO IBAÑEZ (IRPA)

austríaco no pudo evitar el trompo y fue a parar a las redes de protección. Los mecánicos de Maranello le sacaron el polvo a un viejo B3 y se lo entregaron a Niki para que siguiera entrenando, mientras trataban de reparar el 312 B3"T", para la carrera. Entre miércoles y jueves conocieron las desventuras del "fuoripista" Brambilla, Hill, Merzario, Lauda, Tunner y Jody Scheckter. El de este último fue particularmente espectacular y echó por tierra la esperanza de presentar en carrera el flamante y modificado 007|6. El tiempo de neutralización necesario para retirar los autos accidentados y poner nuevamente en condiciones la pista, hizo que los organizadores dieran por terminadas las prácticas sin que se hubiese agotado el período reglamentario. Los pilotos y constructores (los que tenían tiempos pobres, claro), protestaron. Pero los mecánicos también lo hicieron diciendo que "el viernes no trabajaba nadie". Ganaron los mecánicos.

Esta nada acostumbrada pausa de un día entre los últimos entrenamientos y la carrera sirvió para que las especulaciones sobre el resultado alcanzaran niveles insospechados. Alrededor de la pileta del Kyalami Ranch los comentarios daban para todo. La "pole position" de Pace y el inmediato crono de Reutemann, hablaban a las claras de la superioridad de "Brabham". ¿Repetiría Lole su victoria del 74? ¿Volvería Pace a rociar con champagne? Ambas preguntas podían tener respuesta afirmativa. Scheckter en tercer lugar, no gozaba, sin embargo, de entera confianza. Correría con un muleto puesto a punto en último momento. A su lado Lauda y la nueva "Ferrari". El interrogante. En tercera fila, el discreto pero efectivo Depailler en el segundo "Tyrrell" y el sorprendente Andretti, ahora calzando su "Parnelli" con "Good-Year", como el resto de la troupe. Detrás de ellos Vittorio Brambilla y su prometedor "March 751", flanqueado por Ronnie Peterson y el vetusto 'Lotus 72". El resto de la grilla era una mezcla de posibilidades, frustraciones y esfuerzos compensados en mayor y menor medida por los tiempos que se dejó sacar el rápido, difícil y cambiante circuito de Kyalami. Los ondulados alrededores de la pista sudafricana comenzaban a poblarse con los picniqueros y habitantes de casa rodantes. De acuerdo con la mejor tradición africana, el calor húmedo de la jornada fue dejando paso al fresco nocturno y junto con el encendido de las hogueras empezaron a oírse los primeros *pschttttsss!* de las latas de cerveza llamadas a hacer más corta la noche anterior a la gran carrera.

Según las crónicas —ésta no lo es, desde luego— unos 120.000 espectadores se dieron cita en Kyalami. A uno no le queda más remedio que recordar la experiencia personal. Hacinados en un cuartucho infame, los periodistas argentinos de radio tratábamos de suplir con humor lo incómodo de nuestra situación. Desde allí vimos como Pace se mandaba una largada digna de Reutemann y el santafesino quedaba trabado por un movimiento equívoco del hombre de la bandera. *"Creí que la iba a bajar, pero se detuvo. En esa fracción de segundo solté un poco y fue precisamente cuando la bajó".*

Pace no pudo aguantar por mucho tiempo el asedio de Jody, y Reutemann (cuarto en la primera vuelta) no tardó en deglutirse a Peterson. Más tarde, el brasileño comenzó a sentir el martirio de unos frenos deficientes y se abrió, para que el argentino se lanzara en persecución de Scheckter. Reutemann hizo todo lo posible, llegó a pegarse a la cola del "Tyrrell" y se convenció de que su segundo puesto valía más que la locura de intentar superar a Jody en su día de gloria. El "Tyrrell" del sudafricano andaba como los dioses y el destino lo llevaba de la mano por el circuito de su país natal. Detrás, un soberbio Depailler se mantenía con un neumático en el límite de su vida tenía por delante de Pace, con un "Tyrrell" también sin frenos y con útil. Parecía que la repartije de puntos iba a darse entre estos 4 hombres y las dos "Ferrari" de Regazzoni y Lauda (5º y 6º durante gran parte de la prueba), cuando Clay dejó de pasar frente a los boxes. El comando del acelerador se había roto, de la misma manera que en entrenamientos. Fue la segunda mala noticia para el equipo. La primera había sido la de que Regazzoni tenía un minuto de penalización por haberse adelantado en la salida.

Scheckter y Reuteman componen un acordeón que hace vibrar a la multitud. El sudafricano sólo tiene un enemigo en la pista: Lole Reutemann. Los demás están corriendo diferentes carreras. Emerson Fittipaldi, sobre todo. El campeón largó en undécima posición y en la segunda pasada, ya era séptimo. Al cumplirse el décimoquinto giro ya había dado buena cuenta de las "Ferrari" y, desde su quinta posición, amenazaba a su compatriota Pace. Tres vueltas después lo había superado y se acabó la electrizante remontada del paulista. El distribuidor comenzó a traicionarlo y el brasileño inició una larga serie de detenciones en su box. ¿Adónde huibese llegado si no? Al podio, sin duda. Da miedo pensar a qué escalón.

Sólo siete máquinas terminaron en la misma vuelta del líder: La suya, el "Brabham", de Reuteman, el otro "Tyrrell", con Depailler al volante, el "Brabham" número 8, de Carlos Pace, el rojo "Ferrari" de Niki Lauda, el "McLaren" del esforzado Jochen Mass y el "Lola" —nuevo modelo— piloteado por el alemán Rolf Stommelen. Fue una injusticia que Andretti no pudiese terminar la carrera. El "Parnelli" del ítalo-americano demostró que está en la línea de los grandes. Tanto su tiempo en entrenamientos como su colocación durante gran parte de la carrera (7º), justifican cualquier esperanza.



• *Sudáfrica presentó cinco defensores: Dave Charlton, Eddie Keizan, Guy Tunner, Ian Scheckter y el ganador, Jody. ¡Salud... sureño!*

¿Y con los "Shadows" qué pasó? Tony Southgate, el diseñador, me explicaba en su box el viernes: *"El DN5 tiene demasiado alerón y en esta enorme recta de Kyalami no puede lucirse. Es un coche para circuitos sinuosos. Con curvas lentas o rápidas. Estoy deseando estar ya en Montjuich, en Mónaco, en Nürburbring..."* Habrá que esperar un poco para ver si es así nomás o lo que pasa es que la competencia despertó y el cuco UOP ya no se puede dar lujos brasileños o bonaerenses.

Después de la carrera, "Kyalami Ranch" era una fiesta. Inesperadamente me vi compartiendo la misma mesa con "Lole" y "Mimicha", Emerson y María Helena, Carlos Pace y mi amigo "Chiquinho". Emerson feliz y haciéndose acreedor al primer premio a la deportividad. Con una sonrisa evocaba la desdichada jornada y en seguida se embarcaba en un comentario gracioso acerca de un dudoso bailarín semidesnudo que pasaba por debajo de una barra con fuego. Fuego con el que "Lole" quería —según inauditas declaraciones— quemar el Ranch para festejar esos seis puntos de oro. "Mimicha" le hizo abandonar la idea y Lole canalizó sus ansias pirómanas arrojándole un encendido clavel al bailarín de marras. Emerson y Pace rieron ante el inesperado e indiscutible gesto cómico del argentino, mientras "Mimicha" volvía a reprochar —con sonrisa entrecortada— el comportamiento de su marido. El showman recogió el clavel con dulce gesto, lo olió, bajó las pestañas postizas en agradecimiento y dedicó su actuación a "su" Jody Scheckter, el ídolo nacional del día. Quizás las palabras de Jackie Stewart antes del "show" hicieron vibrar al danzarín: *"Hoy Jody se ha convertido en Hombre"*, dijo el gran escocés.

PANCHO IBAÑEZ
de Radio Nederland,
la Emisora Internacional
de los Países Bajos

POR EL MUNDIAL "CONDUCTORES"

De 15 carreras con puntuación en la máxima categoría de las pistas mundiales, realizadas tres, esta es la posición:

	Pts.
1º Emerson Fittipaldi (Br.)	15
2º Jose Carlos Pace (Br.)	12
3º C. A. Reutemann (Arg.)	10
4º Jody Scheckter (Sudafr.)	9
5º James Hunt (G. Bret.)	7
6º G. Regazzoni (Suiza)	6
7º Patrik Depailler (Fr.)	6
8º Niki Lauda (Austria)	5
9º Jochen Mass (Al.)	5

COPA DE CONSTRUCTORES (F.I) a simultaneidad; están clasificados:

	Pts.
Brabham	19
Mc Laren	16
Tyrrell	11
Ferrari	8

CLASIFICACION G. P. SUDAFRICA

1º marzo 1975 (sábado) - F.I. internacional

3ª del Mundial F.I. en Kyalami - Circuito de 4.104 m.

78 giros para un total de 320 km.

Col.	Corredor	Marca	Tiempo	Vs.
1º	Jody Scheckter (Sudaf.)	Tyrrell 007-Cosw	1h43m16s90	78
2º	Carlos Reutemann (Arg.)	Brabham-BT44-Cos	1h43m20s64	78
3º	Patrick Depailler (Fr.)	Tyrrell 007-Cosw	1h43m33s82	78
4º	J. Carlos Pace (Brasil.)	Brabham-BT44-Cos	1h43m34s21	78
5º	Niki Lauda (Austria)	Ferrari 312 T-75	1h43m45s54	78
6º	Jochen Mass (Alem.)	Mc Laren M23 C	1h44m20s24	78
7º	Rolf Stommelen (Alem.)	Lola T371-Cosw	1h44m29s81	78
8º	Mark Donohue (EE.UU.)	Penske PCI-Cosw	una v. menos	
9º	Tom Pryce	Shadow DN-5	una v. menos	
10º	Ronnie Peterson	Lotus 72-E.Cosw	dos v. atrás	
11º	Guy Tummer	Lotus 72-E.Cosw	dos v. atrás	
12º	Jackie Ickx	Lotus 72-E.Cosw.	dos v. atrás	
13º	Eddie Keizan	Lotus 72-E.Cosw	dos v. atrás	
14º	Dave Charlton	Mc Laren M 23	dos v. atrás	
15º	Bob Evans	B.R.M. P-201	dos v. atrás	
16º	Clay Regazzoni	Ferrari 312 T-75	siete v. atrás	
17º	Mario Andretti	Parnelli VPJ 4-C	ocho v. atrás	

Promedio del ganador: 185.897 kph.
"Mejor vuelta": La undécima para J. Carlos Pace (Brabham), 1m17s20, a 190.908 km. por hora.

● *No hace muchas semanas, en el elegante y cordial ambiente del "Club Y.P.F." de Bs. As. (Núñez), sitio donde otrora se largaban las carreras iniciales de bici, moto y automóviles, se efectuó una impresionante muestra de adhesión y cordialidad para agradecer al doctor César A. Carman sus 18 años de constancia en el comando mayor del querido Automóvil Club Argentino. "Estuvo toda América", se comentó, desde la persona de A. Bryce, Presidente de la Federación Interamericana de T.yA.C. Carman iba a retirarse esa noche. Sus amigos pudieron más.*



Campeones de hoy, de ayer, figuras representativas del Hacer industrial y servicial de ruta y colegas, coincidieron en una expresión simpática. "Carman, continúe". Lo demás, lo dirán el 28.

● *Emoción profunda: "El hombre más luchador del interior, desde hace 50 años: Ing. Juan Báscolo-Rafaela" expresándose. C. Massa, ensimismado. Luis Elías, pensando: "Como periodista y socio".*



SERAN 370.000 AUTOMOVILISTAS QUE DECIDIRAN EL 28 DE ABRIL

VENIMOS insistiendo en aclarar mejor porque observamos que centenares de colegas olvidan a veces referirse a la base de lo que mueve el deporte: los clubes. Sobre los que ahora aparecen empresarios, interesados en el gran manejo, pero exclusivo para ellos. Nada menos que de esta cosa tan delicada como es hacer carreras y dotarlas de seguridad, buena promoción y magníficos premios. En constante "dar a la comunidad". Pensamos así solamente en CARRERAS. Y por la misma cuerda —especie de laberinto de Tebas— fuimos dándonos cuenta que **un verdadero club de automovilismo** comporta no únicamente hacer buenas carreras (si posible, mundiales) sino dar a una masa inmensa, 24 ó 25 servicios distintos y asistencia tal como no los da, en detalle, ningún ministerio o ente autárquico, EN NINGUN PAIS DEL MUNDO.

Las entidades Automóviles y Tourings Clubes (máximo dos por país), hace ya más de 80 años que, comenzando por los más importantes sostienen la inmensa estructura del automotor, que constantemente marcha: así más de 300 millones de unidades dicen, incuestionablemente, de lo importante que llegaron a ser estos dos factores de atención a la comunidad.

● CARMAN, PROPUESTO

En su larga vida (más de 70 años de crecer, hasta llegar a reunir 710 mil socios, casi como todos los clubes del país preponderantes, nuestro Automóvil Club Argentino, sin dejar de suministrar servicios altamente eficientes y sumamente económicos, tuvo presidentes de extensa vigencia. A él llegó hace 18 años un estanciero-abogado, doctor César A. Carman y supo —sin subestimar el avance de aquel Ing. Carlos P. Anesi que lo anticipó, dando otro gran generoso ejemplo— ofrecerle a la entidad positivo avance. Claro que no es para cualquier ciudadano sostener durante casi 20 años tamaña empresa. Sin embargo, como premio a sus desvelos, una vez más se lo propone al frente de la tradicional "Lista Blanca", que este inmediato 28 de abril, al través de 220 mesas emplazadas en todo el país y con posible votación de 370.000 socios (70 % en la Capital y Gran Bs. As... que es la cifra aproximada de automotores en movimiento), tendrá firme oposición de la "Lista Naranja" que en nombre de "Agrupación Recuperación Institucional-ACA" presentará como titular a su candidato 1975: Dr. Salvador María Lozada. Como de aquí a allá, casi 60 días, cada agrupación ha de expresar sus programas, nos queda la posibilidad de comentarlos.

"El deporte está dirigido a formar, por sobre todas las cosas, una buena persona."

JUAN PERON



COMPETENCIAS NACIONALES INFANTILES "EVITA"
Y JUVENILES "HOMBRE NUEVO" 1975

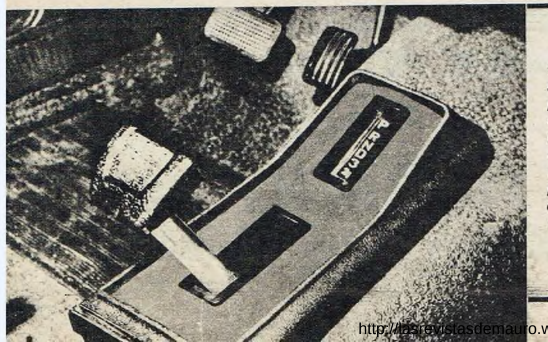
BIENESTAR SOCIAL - MINISTERIO DEL PUEBLO
SECRETARIA DE ESTADO DE DEPORTES Y TURISMO

Télam

CAJA AUTOMATICA PARA EL "DODGE" 1500

Despiece de la caja automática del Dodge 1500 industria argentina. Interesantísima e indesperdiciable ilustración que "radiografía" al importante elemento de la tradicional marca: 1) Caja de velocidades tal cual, armada. 2) Convertidor de torque. 3) Plato de mando. 4) Corona de arranque. 5) Placa de ajuste, con bulón de placa de mando a cigueñal, su arandela, bulón placa a convertidor, su arandela. 6) Cubierta del convertidor. 7) Placa y guardapolvo cubierta convertidor, tornillo placa g. polvo a cubierta, arandela, bulón cubierta convertidor, a caja (2). 8) Cuerpo, con buje de caja. 9) Retén de aceite de eje control. 10) Tapón con arandela. 11) Anillo "O". 12) Conector de radiador aceite. 13) Conector-codo radiador aceite. 14) Anillo "O" de conector. 15) Placa. 16) Junta de placa. 17) Tornillo de placa a carcaza, interruptor de cambios y tornillo fijación interruptor. 18) extensión caja de velocidades. 19) Buje de extensión. 20) Retén aceite de extensión. 21) Junta de extensión. 22) Bulón de extensión, arandela de bulón y leva de freno, estacionamiento. 23) Perno de leva freno estacionamiento. 24) Resorte de perno leva. 25) Anillo seguro de perno. 26) Leva de válvula manual. 27) Perno. 28) Espaciador de eje. 29) Eje. 30) Perno de leva a eje. 31) Varilla freno estacionamiento. 32) Leva placa y tornillo fijación leva. 33) Soporte trinquete rodillos. 34) Rodillo. 35) Tornillo soporte rodillos. 36) Soporte trinquete rodillos. 37) Perno-traba cable válvula selector. 38) Cable válvula selector. 39) Carter-colector aceite. 40) Junta de colector. 41) Tornillo fijación cartes, tubo de aceite, varilla nivel aceite, bulones carcaza a block (x4). 42) Arandela de bulón carcaza a block. 43) Fluido de caja. 44) Travesaño trasero soporte motor, collar travesaño a carrocería, aislador, arandela, tornillo soporte motor, arandela soporte a caja, tornillo, arandela de goma travesaño y tuerca.

Entre 1939 y 1940 comenzó a difundirse en los Estados Unidos la caja automática. Al principio tímidamente, casi con recelo la recibieron los usuarios pero apenas terminó la segunda guerra, su empleo se multiplicó en tal medida que llegó un momento que de las líneas terminales salían más vehículos con aquella que con la convencional.



Terminante sensación de poderío "a mano". La selección de marchas se logra mediante una palanca ubicada en el piso, y 6 posiciones

Se trataba de equipos concebidos para funcionar con motores grandes, de más de tres litros. En tanto en Europa, con fábricas y conductores más conservadores y autos más chicos, la caja automática tardó bastante en ganar adeptos. Rolls Royce, Bentley y Mercedes Benz (entre otros), fueron de los primeros en montarlas en sus coches. Pero, no resultó fácil en cambio acomodarla en los autos entre 1500 y 2000 c.c. de cilindrada.

Casi al comienzo de la guerra, allá por 1939, la caja "Wilson", en Inglaterra y la "Cotal", en Francia constituyeron un anticipo de las actuales, totalmente automáticas. La francesa se instalaba en los "Delage" y "Delahaye" y su comando se efectuaba mediante una pequeña leva instalada en la columna de la dirección. Al no usarse convertidor, había que apelar al embrague para poner la primera y en la práctica se trataba de cajar normales gobernadas eléctricamente. Tenían una par-

► Una nota de
AUGUSTO R. DE MURO

ticularidad, tanto para adelante como para atrás, el conductor disponía de cuatro marchas.

Recién en los últimos años fueron diseñadas cajas automáticas y convertidores para motores de baja cilindrada. En Inglaterra se trabajó con buen éxito en ese campo, aprovechándose la experiencia y las patentes americanas. Precisamente de allí se importa la caja con que se equipa el "Dodge 1500".

Como una simple referencia recordaremos que los "Dodge-Custon" de 1946 y 1947, importados al país por Fevre y Basset, traían un convertidor entre el embrague y la caja que permitía un mejor aprovechamiento del par motor.

• LA CAJA DEL "1500"

Según informan sus fabricantes, la caja del "Dodge 1500" fue especialmente diseñada para vehículos de cilindrara mediana y su funcionamiento se basa en dos juegos de engranajes planetarios que proveen cuatro velocidades de avance y una de retroceso. A la salida del cigüñal funciona el convertidor que elimina el embrague y actúa como un multiplicador del par motor.

Los cambios de velocidades se realizan en forma automática mediante un sistema de válvulas que controlan los embragues y bandas de fricción internos las que a su vez son comandadas por un árbol de levas selector acoplado al pedal del acelerador.

La selección de marchas se logra mediante una palanca ubicada en el piso, con 6 posiciones a saber: **P**) Estacionamiento, en esta posición el auto queda trabado,, como si estuviese aplicado el freno de mano. **R**) Retroceso. **N**) Neutral o punto muerto. **D**) Directa. 3, 3a., 2, 1, primera y segunda.

El conductor puede elegir dos maneras distintas de manejar: Si pone la palanca en D, el coche arrancará en primera y a medida que aumente la velocidad irán enrtando las otras marchas, hasta llegar a la directa, proceso que se invertirá al levantar el acelerador.

Pero y —esto es importante para los "tuercas"—, los cambios se pueden hacer también en forma manual, como en cualquier caja convencional.

En suma, una agradable y descansada manera de conducir.

Como ocurre con todas las cajas automáticas, para evitar accidentes el motor únicamente puede ser puesto en marcha cuando la palanca selectora está en **P** o en **N**. Además el escalamiento de las velocidades en el cuadrante se ajusta a recientes normas de seguridad y que obligan a situar la posición **R** (marcha atrás) entre las posiciones **P** y **N**.

A pesar de que el automovilista argentino aún no ha llegado al convencimiento pleno de las bondades y ventajas de la caja automática, las primeras unidades del "Dodge 1500" puestas en venta, fueron compradas sin mayores dudas. Finalmente recordaremos que en la franja de los autos "grandes", "Dodge" y "Chevy" también ofrecen cajas automáticas como equipo opcional. Además en todas las concesionarias existe personal especialmente adiestrada para su mantenimiento.



• *Desde los primeros esfuerzos de hombres como Anasagasti, Iglesias, Castano, etc., cada auto de la Argentina acreditó conquistas "para mejor andar". Al Dodge 1.500 se le podrá agregar desde ahora en más caja automática, la cual llega a conformar mejores satisfacciones.*

PETROLEO: VIENE PROBLEMON

Los que tenemos ya 60 años recordamos de una vieja edición que, cuando éramos chicos publicaba un "rinconcito" sumamente interesante: **"Cómo interpreta Jorgito lo que lee en los periódicos"**. Y, quieras que no, eso nos enseñó a leer **bajo las letras** de cada noticia. Así aprendimos a conocer "la sanata" eterna (principalmene de verborrágicos baratos) que ocupan las horas de radio. Y, con tal de no callarse —que el silencio **aparte** de ser "salud", es oro— **atacan con** cualesquiera frase que no le hace, pero ellos la regalan a los vientos como si decir más fuese una obligación. Así nos dimos cuenta que, por ej., con el petróleo pasa eso: MUCHA IDEA DISFRAZADA Y PONZOÑOSA, POCA VERDAD Y LA TRISTE COSA DEL EGOISMO HUMANO que, desgraciadamente toca hoy a todo el mundo. De polo a polo y en los seis continentes, que sexto es lo todo entre pocos... Por hoy una noticia NADA FELIZ PARA ARGENTINA, què tiene que vender optimismo urgentemente y dar imágenes ideales: DISMINUIRAN AQUI LAS IMPORTACIONES DE PETROLEO, en el año en curso. Han de economizarse más de 128 millones de dólares: serán 281.600 millones de pesos m|n. Son previsiones urgentes de nuestros yacimientos petrolíferos. Se expresó que tal ahorro se justifica en el aumento del 20 % en la utilización de gas, como sustituto del petróleo, disminuyéndose el consumo del "crudo" durante los primeros meses de este año en un millón cin mil metros cúbicos. Otra rebaja es la que se logró de la National Oil Co. de la Rep. de Libia, de 1,01 dd. en el precio de su petróleo que nosotros adquirimos. Eso va a representar 560 mil dd. (123,2 millones pesos m|n.) menos. En 1974, disminuyó nuestra producción en 417.100 metros cúbicos, lo que significa un 1,7 % MENOS que en 1973. Sumó en total 24.023.800 metros cúbicos. ¡¡QUE COINCIDENCIA CURIOSA!!, a metro cúbico por argentino (calcúlese a mil kilogramos): tres litros **por día**. Actualmente, comprándoselo afuera, cuesta 10 dólares (al 25-2-75), lo que no bajaria de $ 22.000 m|n. por habitante. Claro que 'de petróleo vivimos todos" y con petróleo hace 50 años largos marcha el mundo febril y fabril —decadente en carbón de todo tipo, que vuelve a ser estudiado en explotación muy costosa, naturalmente.

el fondo del mar. Hasta ahí abajo y hasta la ionósfera el petróleo es tema centralizador de agobios de todo tipo. Donde de pronto cayó una vieja máscara y apareció UN NUEVO MUNDO NEGRO que también tiene derecho a la vida (y sus mil millones de seres humanos que lo pueblan, por gracia de Dios)... que los coloreó así.

Muchos artículos tensos nos espera hacer. Lo adivinamos. **"Jorgito interpreta lo que lee"**, nos obligará a ser crudos... como el petróleo, cuando brota con fuerza, para que los humanos se destrocen, queriéndo-

Los 10 Mejores

Hay que extraer diez temas cada mes que para el lector resulten atractivos y por su extensión no alcancen a considerarse una nota. Y, de veras que hay cosas extraordinarias. Por eso, continuaremos hoy dando cabida en esta primera edición "más crecidita" en alto y en ancho, a los diez temas. ¿Se le ocurre uno que interese más?

DIPUTADOS: UN PARATE! AL PASADO

A los 25 millones de argentinos residentes; a los 100 mil turistas de "a diario"; a un milloncete de vecinos limítrofes del país que "están y no están", les cabe la estadística tentativa: EL SETENTA POR CIENTO VIVE EN GRANDES CIUDADES y un 33 % "bien pesado", en la capital federal y su cinturón inmediato de 200 mil manzanas habitables... que cada día estiran más la línea, al punto que ya se llega con los conglomerados a 35-40 km. ¿Qué ocurre?: que los 700 mil automotores que circulan en ese territorio habitado, van envenenando el aire, de a poco como también ya observamos que los detritos y aguas servidas que están contaminando la costa riverplatense (no la del fútbol: la de Corrientes a Punta Lara y más abajo; que el mar también se contamina). Por eso, a los 70 años en que aquí ya marchaban casi 500 autos y otras tantas motos pestíferas de entonces (gas pobre y mezcla para el **due tempi** motorizado), cada siete-ocho personas prácticamente RESPIRAN DEL CAÑO DE ESCAPE DE UN AUTOMOTOR y si no es tanto, las chimeneas fabriles y otros escapes envenenadores, **también** están "matando la gente", de a poco.

Por eso en la H. Cámara de Diputados se trabaja ya intensamente con una comisión técnica (adhoc): La Comisión Especial Investigadora del Mercado Automotriz, que preside el disputado (justicialista) Enrique Osella Muñoz, aquí se puso énfasis para que se apruebe la vigencia de la **Ley de Seguridad de los Vehículos Automotores** que comprendería la caducidad de esa orgía casi asesina de hoy donde, en todo el mundo está preocupado PUNTO UNO!! a los poderes de las naciones más afectadas por la secuela del veneno gris (smog).

En EE.UU. es donde más se resisten. Explican que **"aplicar a los futuros autos la aporción científico-técnica que los haría inócuos, resultaría tan caro como el 50 % más del costo actual, YA ELEVADO, de un automotor"**. Es una razón interesada. Como fuere, no pueden seguir circulando ej. en Bs. As., La Plata, Rosario, Mar del Plata, B. Blanca, S. M. Tucumán, Córdoba, etc. tanto auto envenenador como estamos padeciendo. Lo curioso es que hasta "auxilios" de entidades calificadas tienen sus caños elevados a 2 m. de altura por donde la línea azul, maléfica, deja en calles y lugares la rúbrica de una acción envenenadora. No digamos de los "colectivos" viejos, caducos; de ciertos transportes, e inclusive de los "larga distancia" que cuando penetran a una ciudad parecen una horda de beduinos... Vamos hacia la inmediata prevención del TODO PELIGRO: accidentes por fallas de diseño, etc.; parar la tasa elevada de accidentes fatales, por falla mecánicas; reducir la emisión de contaminantes atmosféricos; ver sobre la emisión de ruidos parásitos (y los que provocan los conductores afiebrados o rebeldes). Esperamos sus concretos para el año próximo.



PERDIDA: 1.680 MILLONES

Las diez fábricas argentinas de automotores —pronto once, con la "Scania" tucumana— en 1974 produjeron 271.238 unidades. Significa 14.062 menos que en 1973. Un 4,9 % menos. Mucho, mucho. De tal suma se exportaron 15.132 unidades (34,9 % más que en 1973, cuando fueron 11.214). Durante los 12 meses produjeron con altibajos. Pero, la proporción mensual de NUEVOS VEHICULOS PARA EL MERCADO TOTAL fue de 22.603, en tanto que lo que se exportó (media, mes) fueron 1.261 vehículos. Pero ¿qué ocurrió en el país, entonces?: que la tardía entrega a fábricas de autopartes, accesorios, repuestos, determinó que estas debieran RETENER los autos incompletos. Y como retener 22.600 por mes, que se van sumando de 22.600 en 22.600 a un promedio —entonces— de 6-7 millones de pesos por unidad en "intereses viciados" (que no se cobrarán nunca) suponía un desmedro, al hacerse la cuenta total, las 10 fábricas "cantaron" una pérdida de 1.680 millones. Un sesudo artículo economista nos puso sobre este dato. Lo que no se comentó es **"quién pagará a la larga ese capital MUERTO"** cuando, como en el caso de los aviones jato (jet) la ciencia económica indica que tienen que volar día y noche mientras puedan, demorándoselos la menos cantidad de minutos en operaciones y talleres hasta que el avión no sirva para más. Y, entonces sí, su altísimo precio y atención disminuyen sus costos. EXACTAMENTE ESO MISMO PASA CON EL AUTOMOVIL. Y, perdónesenos: SOMOS LA PRIMERA PUBLICACION incluido TV, programas y audiciones de radio QUE DECIMOS ESTO EN EL MUNDO DE HABLA CASTELLANA. Más directo y más claro: EL AUTOMOVIL DEBE SALIR DE FABRICA ANDANDO Y NO PARAR JAMAS, HASTA QUEDAR DESHECHO.

Su alto costo actual de mantenimiento y reposición (muchos millones, un global de 300 pesos-kilómetro, recorrido), hacen que sea tremendamente devorador para las 10 empresas y el mundo de miles de personas que del automóvil viven —se dice una persona cada 10 autos andando o sean 300 mil familias argentinas de buen pasar. RETENER UN AUTO EN FABRICA.

En la situación actual, la cosa se hace mucho más difícil. Urge buscar soluciones.



CHILE QUIERE PROGRESAR

Cuando empezó el siglo tuercómano sudamericano, Chile apareció con sus primeras escaramuzas unos 10 años después que nuestro país que ya tuvo un Touring Club desde fines del siglo pasado. Ya desde 1904 a 1911, una retahila de entidades "protectoras de actividades motoristas" enseguida nos ubicaron en el primer lugar, después de los EE.UU. Es mucho. La Argentina "dictó cátedra", siempre. Tuvo el primer circuito —pista (1908); la primera carrera en rutas agrestes (1906); el primer autódromo con peralte (1926); el primero, elevado, en un edificio (1930) y en programática, TODO TIPO DE PRUEBAS que forman una gama inmensa y positiva. SOMOS POTENCIA universal. Dicho sin pretensiones. Avalan eso cinco campeonatos del mundo, además (Fangio), en fórmula mayor. Y las carreras más extensas del mundo, desde hace 41 años. Por eso, la visita del joven presidente de la Federación de Automovilismo deportivo de Chile, don Jorge Lavanderos (en foto), al Brasil y paso posterior por esta en cordial adhesión abierta, puede conceptuarse para el nuevo organismo que naciera meses atrás como de **muy positiva**. Lavanderos conversó allí con Charles Naccache, presidente de la confederación del automovilismo brasileño y se estimó que "ES HORA PARA AMERICA LATINA IR ESTABLECIENDO LOS CONVENIOS DE INTERCAMBIO" (hace 20 años los orienta esta edición, con conocimiento de los medios). Para, de tal modo crear continentalmente una fuerza deportiva intensa como la tiene la veterana Euorpa. E, inclusive, los Estados Unidos que dieron también apertura al Canadá con la Can-Am, ej. La teórica expresión sería corporizada en la disputa de un Camp. Sudamericano: SUDAM, con algunas categorías rígidas "iguales para todos". Así se evita la frondosidad actual que no es nada positiva.

De regreso a Chile, Lavanderos con filosofía actualizada sobre como debe conducirse un deporte tan costoso y complicado esclareció: **"Indudablemente que la ARGENTINA nos lleva ventaja con un conocimiento y dominio más purificado de lo que es promoción. Por eso hay allí tantos centenares de programas de coches y volantes. Magníficos todos. CHILE deberá seguir el paso argentino. En el caso de nuestra FORMULA CUATRO, aplicaremos la reglamentación argentina. Y en Standard (nacional) nuestra, habremos de aplicar la del 'Turismo Nacional" argentino para que, tanto los nuestros como los argentinos participen constantemente en paridad mecánica"**. Comentó el titular máximo del automovilismo deportivo trasandino: **"Nuestra Federación hizo una nota explicada a sus afiliados y todos los clubes o posibles organizadores, PREGUNTANDOLES ACERCA DE QUE OPINABAN SOBRE ESTE TIPO DE SOLUCIONES, que son inmediatas, ya que el 1º de abril inauguraremos nuestra temporada internacional 1975"**.



MENSAJE "BIEN COMIDO"

NO creemos que pueda ocurrir en **este país.** Y lo decimos al modo despectivo, popular e incongruente que nos da la dichosa latinidad, irreverente de puro gitana y graciosa que es. Se afirma que hay muchos accidentes mortales, manejando autos, por NO "salir comido". Que es otro dicho popular, a tenedor y cuchillo.

Y menos creemos cuando leímos que a fines de febrero, un tren de pasajeros que llegaba del vacuno Sur de Buenos Aires carnívoro, atropelló a una pobre vaca que osó cruzársele en medio de las vías. Como esa pobre mole atrayente "se entregó a domicilio", ¿qué hizo el pasaje mientras aguardábase a los mecánicos del riel para reparar el desperfecto por el topetazo mortal?... ¡Bajó del tren; juntó leñitas, improvisó un asado y se dio un banquetazo, en medio del campo, devorándose lo que quedaba del inerte bicho manso!

Bueno, seamos francos: **en aumotovilismo** comenzamos a ser aniquiladores de especies, desde la primera carrera: Olivos-San Fernando, año 1906, cuando, en punta Cassoulet, al llegar a unos mil metros antes de la meta... atropelló a un chancho gordo. Con tanta mala fortuna que perdió la carrera (...pero al cerdo estúpido y anti tuerca se lo llevó el dueño para, ya que era domingo, aprovecharlo). Fuera de eso... ¿cuántas veces al borde de la ruta hemos visto asaditos de **"carne que se cruzó en el camino"?**. Por eso, nos interesó una conferencia ofrecida hace poco en la tranquila ciudad de La Plata, por un médico que alertó al mundo conductor de autos, en el país, acerca de la propensión del conductor de cualquier tipo de autos, que se nutre con bebidas alcohólicas, a toda hora y eso aumenta en forma impresionante la cantidad de accidentes, propios y contra terceros.

COMER ANTES DE MANEJAR TRECHOS EXTENSOS parece ser recomendable. Quienes desde chicos están en ciclismo y moto saben que, justamente los ciclistas en las "gran fondo" almorzaban por primera vez en la famosa "lechería del Congreso" a las 4 ó 5 de la mañana. Luego, a los 100 km. se nutrían de lo que desde los autos seguidores les daban. Y, cuando terminaban, 200 ó 250 km. después, tras 10 horas de luchas intensas por tierra, barro, arena o lodazales en un "todo vale", volvían a la mesa con un apetito digno de Bonavena ante la mesa de los Campanelli... o mano a mano con Jorge Porcel (El divo).

Indudablemente que de popularizarse esta nueva idea que es más antigua que el mundo —pero merece ser repuesta con actualización simpática—, quizá se logre hacer disminuir la propensión de los eternamente apurados que, descuidando su salud inclusive no reparan en que han dormido mal, no han dormido, están excesivamente fatigados, de arrastre; tienen déficit de alimentación y no se han medido como para saber hasta dónde les alcanzarán las reservas, que luego se transforman en reflejos y en la firmeza de pulso para el volante y la velocidad de piernas y pies, para las pedaleras. **"Comamos bien antes de manejar"**, pareciera ser el consejo más actualizado, buscando universalmente la disminución de accidentes. Lo que ocurre en nuestro querido país donde los viñateros, fraccionadores, etc., están quejándose para llevar el vino común de mesa arriba de los 600 pesos por botella NO de un litro, es que el término medio de consumo-persona por año anda en los 85 litros. Equivale a 340 litros por familia. Equivale, aproximadamente, a un litro diario... Y hay mucho conductor que se lo bebe solo.

MONSTRUOS NOCTURNALES

DESDE los tiempos en que Marcelito Torcuato "finteaba" rueda a rueda con los muchachos bacanísimos de su lindo tiempo en los primeros autos rápidos que traían al país (en puja inolvidable e irreproducible), a hoy, el **andar fuerte de noche** ha sido un acicate para la juventud. Tiene otro color y otra emoción. Por eso, Macoco de Alzaga Unzué, allá por 1932 trajo, a todo dólar el primer equipo de midgets verídico, auténtico y potencial de EE.UU. (pagándolo él, por cuenta y riesgo). Y en HURACAN SPEEDWAY que ya tenía fama de track concurrido, luego de las nunca más repetidas temporadas "speedway" en moto del australiano Mr. Hunting, hubo reuniones maravillosas. Tras eso, "la copia argentina": el palacio Resta, Sportivo Palermo, pista Retiro, F. C. Oeste, el viejo C. A. River Plate, Platense, el Velódromo de Palermo, y algunos sitios más sirvieron, en los últimos 40 años para que empresarios, audaces, improvisados, millonarios caprichosos y periodistas con hormigas, se dieran el DISGUSTO de hacerlo. ¿Por qué disgusto? Pues porque resulta que en Buenos Aires y Verano, todo lo que aquí es "aire libre" ha fundido muchas fortunas. Las cambiantes son tales y la gente se arrepiente de modo tal que NUNCA MAS nada que no sea por vía oficial. Especialmente la Municipal, que está obligada a sostener un programa pro-turismo. El "arrastre" de lo de esta capital, se dio en M. del Plata. También aquello atrajo, pero, desgraciadamente una vez uno y otro, la cosa es que jamás pudo aprovecharse la noche y el deporte sobre ruedas. Ni las simples bicis; ni las 24 Hs.; ni el karting.

Sin embargo "todos los días nacen fenómenos".. y MAR DEL PLATA VUELVE!!! a dar la sensacional nota de un gran espectáculo de buen automovilismo "invento de la zona", en el cual las llamadas 'cafeteras" y los TC. del Sudeste, disfrazan en la línea desordenada de sus carrozados impresionantes, la potencia de motores que tienen toda la pimienta para aterrorizar, corriendo a fondo. Y se formó algo así como las pruebas que en EE.UU. reciben la denominación de "dragsters" y de "Hot-Roads". Una ensalada de autos muy rápidos donde mecánicos y corredores se desafían en forma sorda pero excepcional y donde no valen avivadas. El circuito que está funcionando a la altura del km. 5,5 (ruta 88 a Necochea). Denominado "EL SANTO" e inaugurado el 23 de junio ppdo., ha sido iluminado con 60 grandes bocas lumínicas y de este modo se están brindando programas que "a lleno pleno" prometen dar al automovilismo algo que quizá, pronto, se repita en todo el país y Punta del Este, ej.: velocidad riesgosa y mucha emoción .





80 AÑOS, PERIODISTA DIRECTOR

NOS honrábamos de ser sus amigos y oírlo decir que tenía 95 años de edad y los vivía cada día, intensamente, en tres ocupaciones: jefe de prensa, en una repartición; autor de "Pinky" y escritor de la principal edición semanal femenina. Eso, aparte de enviar otro material a medio mundo: **Eduardo de Zamacois.**

Nos honramos de ser sus amigos, oírlo decir que cumplió 80 años; que cada día y cada noche los está viviendo intensamente y que para no aburrirse, es director de ¡CINCO EDICIONES importantes! Como quizá en esta parte de América no haya otro que le pise el poncho: **RAFAEL VIÑAS PARIS.**

Por eso, fuimos a sentarnos a su lado, en representación de algunos grupos periodísticos de esta Capital y gente de España —de donde Viñas es oriundo, más precisamente de su querida Cataluña—. Para brindar con él, sin disputarle su derecho a soplar fuertemente las 80 velitas del enorme postre. La cena fue algo impresionante: la entidad C.P.B. "de Rosario para todo el país", con CIBRO que agrupa a los industriales y comercializadores de los pequeños vehículos, más "Peña Rueda Chica", deportiva, reunieron en las elegantísimas instalaciones de la gigantesca Sociedad Rural, a ¡1.500 personas! Contándose concurrentes llegados a Rosario desde Chilecito-La Rioja, etc., etc.

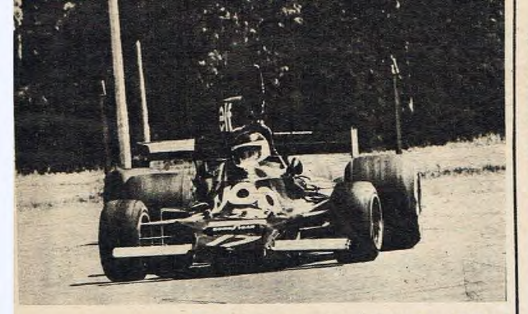
Demetrio Teglia, por el grupo de amigos de Viñas París aclaró que a éste se debe la Guía Turístico-Automovilística de Rosario, enjundioso y corpóreo trabajo que tiene 10 años de aparición, en avance; la revista de los seguros automovilísticos y de transportistas; la CPB, de la industria liviana; la del Club Provincial de Rosario; la de ALGUNAS!!! entidades españolas y como parece que todavía le sobra tiempo, actúa como decano de los tipógrafos, asesorándolos. Así como a los gráficos, en materias laborales, y siempre con su inmensa sonrisa buena y cordial. Junto a su elegante y digna esposa, compañera que vivió "los 80" de la noche jubilosa. También a la gente de nuestro núcleo "nos tocó algo". Efectivamente, a Luis Miguel Sánchez-VERTIGO, se le adjudicó una verdadera joya en forma de plaqueta y brillante como "Periodista del Año". En la foto: Viñas y derecha, Luis Miguel...

EN BAHIA BLANCA: JUAN GALVEZ

EL 3 de marzo de 1963 en tremendo e inesperado momento, el intuitivo excepcional campeón de circuito del TC gaucho, quedaba sin vida ante el horror del mundo, que no pensaba en que eso pudo ocurrir jamás: JUANCITO GALVEZ tomaba así inmensidad de ídolo eterno y su sonrisa de galán, hermano del alma e hijo adorable quedaría en cada una de nuestras retinas, por vida. A doce años del trágico minuto, su vitalidad sigue siendo ejemplo: **"Hay que ser como fue Juancito querido para ganar el bronce eterno"**. Por eso, en la Universidad Nacional del Sur-Bahía Blanca, una de las dependencias de esa secretaría —Departamento Deportes— que dirige el Tte. Cnel. Raúl Félix Zabala, ha convocado a gente de todo el país y con la adhesión de Néstor Juan Castoldi, secretario de asuntos estudiantiles, trabaja febrilmente para entregarnos una serie de actos simbólicos que trasuntarán el amor de un pueblo (donde el 19 de febrero se celebraron las Bodas de Diamante —75 años— desde que Verardo y Régoli salieron a domar caminos sobre endebles ruedas, llegando a Bs. As. triunfantes en la primera hazaña del género rutero).

La Municipalidad local; Confederación General del Trabajo bahiense; el Automóvil Club Argentino y el Bahía Blanca Auto Club; su Círculo de periodistas deportivos y la del grupo periodístico "Ojo en la ruta", a los que se sumarán otros, preparan para el sábado 3 y domingo 4 de mayo inmediatos, varios asuntos: 1) Conferencia en el salón de actos del edificio del rectorado de la Universidad (o el teatro "Municipal"), donde se ha invitado a Luis Elías Sojit en su condición de ser el periodista que más veces relatara sus hazañas; 2) Películas y diapositivas sobre Juancito; 3) Descubrimiento de un monolito, símbolo del amor bahiense hacia Juan Gálvez; 4) Un almuerzo o cena, compartible (organizaría "Ojo en la Ruta"); 5) Emplazamiento de un mural (macrofoto) del querido campeón del TC. por parte de esposa e hijos del mismo; 6) Formación de una comisión local para colocar en Chacarita, cementerio mayor de Bs. As., una placa recordativa en el lugar donde se guardan sus restos. Para relevar y darle adecuado marco se piensa que acudirán al acto, además del legendario campeón primer ganador de esa prueba larga de TC (1935-Arturo Krause), Oscar A. Gálvez, Raúl Cottet, Juan Carlos Perna, Angel Lovalvo, Daniel Musso, Ernesto Petrini, Félix A. Peduzzi, Juan Marchini, etc. Es indudable que por la existencia del ejemplar muchacho de Caballito (Bs. As.) pasó mucha gente que lo quiso entrañablemente. De modo que es de esperar que la comisión fije una sede para que los miles de adherentes lleguen, de un modo u otro con su persona, adhesión o simple recuerdo. Se descuenta la presencia, además, de la alta autoridad deportiva actual y de la Gobernación de B. B.





EL "SHADOW" PRODUCE INSOMNIO

NOTICULA aparte decimos que en la temporada 1974 don Enzo Ferrari cosechó con su equipo competidor, solamente en las 15 pruebas del campeonato de Fórmula 1, la suma nada despreciable de 374.705.809,32 pesos moneda argentina, viejos. Y Michel Richard nos contó hace unos meses de su infita emoción cuando, sorpresivamente, en un lujoso restaurante peninsular, el viejo león italiano con emoción de infatigable creador nos regaló su primicia: "tenía en reservas, listo para las competencias de F-1, desde el próximo Gran Premio de España: su nuevo modelo 312 B-3 y 312 T, con los que sostendrá, seguramente, su primado". Ferrari había calculado hasta allí que en el mundo de las carreras no aparecería ningún fenómeno... Pero sí, apareció, en forma de 'sombra". Y Sombra es el 'SHADOW" de Jean Pierre Jarier, un auto que por lo visto en este momento se da el gusto de superar a todo cuando corre rápido en el campo inaccesible de la fórmula mayor.

Ferrari sabe que un auto tiene que andar siempre por la misma ley del caballo de carrera. No puede descuidarse. Hay que darle "con todo" porque de cada confrontación se le encuentran defectos o ventajas y así el staff de ingenieros tiene como trazar sus futuras aportaciones. Además, un auto de carrera cuesta 100 millones y 100 millones paralizados, es mucha plata viciosa. Por eso, ante el "SHADOW"; sus dos pifiadas en los primeros dos lances del año: grandes premios de la Argentina y del Brasil; el comportamiento de Regazzoni (poca plata para el montón 1975) etc., resolvió probar a fondo sus dos máquinas. El 12 de febrero último con todos los hombres se procedió a tal chequeo.

La cosa fue en Fiorano-Italia, sitio de prueba para "Ferrari". En esa pista, Clay Regazzoni y Nicki Lauda montaron a la 312 B-3 durante 40 giros fuertes y luego, más en confianza anduvieron cada cual 130 vueltas, con la 312 T. Los cronómetros ávidos, daban pasos convincentes, pero lo mejor logrado fue el registro de 1m11s7|10, que trasunta una satisfacción enorme para la vieja casa triunfadora de Módena: ha sido el registro más alto logrado en ese escenario privado, desde que en él corren las famosas máquinas que en Kyalami adelantarán su presentación. Porque en las guerras, cada arma ha de manejarse sabiamente. Más cuando el enemigo ataca...

15 PRUEBAS: 5.250 MILLONES

NOSOTROS dijimos no hace mucho que "a cantidad-espectador" hace tiempo que el automovilismo engulló al cacareado fútbol. Ahora, ante un trabajo estadístico de la gran revista europea "Auto Sprint", las cifras son más convincentes: En 15 carreras entre 24-25 competidores de F-1, se otorgaron 5.250 millones de pesos en comparativo a vieja moneda argentina. O sea, 350 millones m|n. argentina por cada evento internacional, RIGIDA SUMA DE PREMIOS de ajuste tácito. Sea en la Argentina, donde se vive a standard de países subdesarrollados (alto), como en Suecia y EE.UU. que es donde "Mister Cualquiera" por trabajar en generalidad, gana un promedio de 5 mil dd.año. Que es algo así como 900 mil pesos mensuales m|n. argentina, plata hoy. La diferencia es notoria: Ganan allá cuatro veces más que el promedio del trabajador argentino, suponiendo que este fuese de 225.000 m|n. De lógicas, allí deberían pagar cuatro veces más premios que AQUI. Pero, la "tasa premios" es rígida "para todos igual". Otro problema de la F-1, para el futuro...

Bien: las 15 carreras DIERON 5.250 millones de premios en 1974 (se calcula un 20 % más, para 1975). ¿Quién embolsó más? Y el dato es irrefutable: el rebelde suizo Gianclaudio Regazzoni con 375 millones de pesos en comparativo a m|n. argentina. ¿Y Emerson el campeón, por qué no superó a Gianclaudio-Clay? El brasileño elegante cosechó 366,5 millones. Mientras que nuestro sonriente, tranquilón y eficaz "Lole" fue sumando, sumando, y terminó la temporada con 298.318.816,43 pesos por sus clasificaciones. A lo que, agregándole más de 9 millones por puntaje, arroja un total de 307.334.174,06 pesos m|n. argentina en comparación. Aclaramos: TODO ESO SE PAGA EN DOLARES. Tampoco sabemos a qué proporción dólar-peso, calculó la revista estos montos.

Como 'el negocio de las carreras" es asunto muy complicado ya que van prendidos en eso una gama inmensa de individuos que arañan **los grands budines**, algunos porque ponen fortunas, otros su técnica y conocimiento; otros gangas que son necesarias para que el espectáculo marche, ignoramos QUE PLATA LLEVA FINALMENTE A SU CASA CADA CORREDOR, de cuyo total en casi todos los países sus gobiernos (al llegar) les retiran, además, el income-tax. Así sean amigos del rey o del presidente... ¡pagan todos!

Por eso, del gross de las 15 pruebas F-1: 5.250 millones, diremos que FERRARI fue el que más cosechó con "sus muchachos" y sus máquinas rojas: casi 740 millones. Mc Laren sacó casi 690; Tyrrell casi 660; Lotus, poquito más de 600 millones; Brabham, CON EL ARGENTINO REUTEMANN como importante "cosechador de pistas", más de 520 millones; la B.R.M., 298 millones; UOP-SHADOW, 265; Lola-Embassy, 236; Hesketh, casi 230; ISO-Marlboro, 196; Exagon-Yardley-Mc Laren, 181 y March, como vagón de cola, llevó casi 140 millones... con los que ni cubre gastos menores. No es todo esto lo que nos llamó la atención, pues a esas cifras hay que agregar las de la publicidad mundial. Eso que se mueve en torno al atractivo deporte que le ayuda mucho porque tanto autos como pistas, pilotos, etc., sirven de "cartelera movible" en forma constante. Y hacer publicidad ahí es llevar a 500 millones de seres humanos gratis en flashes de TV y cine, hoy en día, las marcas mundiales o internacionales más fuertes.

EMERSON FITTIPALDI HA DADO AL KARTING IMAGEN EXCEPCIONAL: SUDAMERICA SE MUEVE

Por LUIS MIGUEL

EN nuestro número anterior, a modo de incentivo localista dimos en orden las casi 60 grandes carreras de karts que han de disputarse solamente en Europa. Sesenta, de carácter INTERNACIONAL. Supone que para llegarse a ello (consideremos que en el país tenemos más de 200 y solamente DOS, son internacionales), la actividad debe ser infinita. Sólo que el minimotor no halaga allí ni en EE.UU. al mundo periodístico, aunque se sabe, positivamente, que de él ESTAN SALIENDO LOS ULTIMOS CAMPEONES DEL MUNDO de la F. Uno.Evidencias como el 'doble Emerson"; de su compatriota Pace —la trenzada entre ambos en karts, hace ocho años atrás, era de alquilar... bananeros— lo de Jarier, metedor hasta el mango en altas velocidades y circuitos difíciles y lo de Brambilla están cantando un **"arrímense al kart, señores, que aquí están los campeones 1982"**. Por esta razón es que donde más se va a producir un movimiento total es en Sudamérica (eso si como se dice, para 1976 los campeones de la fórmula mayor tendrán que reducirse a este tipo de autos). Seguramente con mezclas explosivas y sobre siluetas de verdaderos "monstruos" mecanizados. Que ya hemos visto algunos proyectos aterradores... ¡y no dejan de ser karte!!

• BRASIL, EN PROYECTO SERIO

En el país hermano hay un desgano total por el deporte y lo cantan a diario los veteranos que, ante la impasividad oficial y el poco atractivo de todo lo que no sea futebóle y automovilismo, están por irse lejos, muy lejos y plantarlo todo; desalentados. Sin embargo gente inteligente y en onda actual ha pensado que, si los hermanos Fittipaldi surgieron del kartismo, lo mismo que Carlo Pace y Pereira Bueno, por la misma vía del mínimo motor, multiplicando pistas y autos por 10, 20 ó 30 veces más, podrían tener un almácigo campeonero sensacional. A esto se le daría una gran mano en difusión deportiva. Ya, el querido colega decano en todo eso, Carlos Rodrigues Carreira, editor hace 40 años largos de su "O Pedal" que es la publicación de dos ruedas más importantes en el continente, a hoy, decidió, pese a su veteranía, editar "KARTING-Brazil", revista que lo promoverá allí y que contendrá en sus páginas toda la información de nuestro país... y del mundo. ¿Y aquí, qué hacemos?

• CHILE

Hace escasas semanas (nota aparte), el presidente de la Federación que hace pocos meses agrupa a todo el automovilismo deportivo, señor Lavanderos, al entrevistarse en Brasil con la máxima autoridad del deporte mecanizado, cambió ideas al respecto: 'En Chile los altos costos de los autos grandes hacen imposible —y cada día más— la participación de miles de jóvenes, interesados en esta actividad, tan apasionante. Creemos que podríamos contrarrestar este enorme problema deprimente (nadie quiere trabajar a la juventud entusiasmada por el progreso técnico, así sea en los países subdesarrollados) abriendo el programa del KARTISMO LATINOAMERICANO, para ir luego haciendo etapas y lograr un intercambio denso y constante que sería tan atractivo, para la juventud como es la temporada F-1 para la gente adulta de todo el mundo".

• COLOMBIA

De Colombia, Alberto Lebrún nos acerca al querido amigo y ex participante de algún equipo deportivo donde trabajamos con el negro Zarlenga, Caccavo (trágicamente desaparecido, como el español Fombellida), etc. Hablamos de Roberto Guerrero que, dueño allí de una situación personal de excepción, quiso que su hijo desechase el ciclismo que en Colombia es el deporte número Uno hoy (Cochise, Marin, Siachoque, Niño, etc.) y se dedicase al motor mínimo. Hace pocas semanas, Roberto José, de apenas 19 años, recibió aquí en nuestra San Juan, por manos de S. E. el señor Gobernador de la Provincia, el trofeo REVELACION MAXIMA del tercer Campeonato Sudamericano —SUDAM—. Y, además, medalla extra por haber llegado cuarto, corriendo como único colombiano contra los fuertes equipos campeones de Brasil, Uruguay y Argentina.

• VENEZUELA

También el colega Márquez prometió activar noticias: en su país hay juventud que tiene medios y nace hoy el interés por este deporte que introdujo en Sudamérica el argentino Macoco de Alzaga y que recién a los 15 años de su esfuerzo, comienza a echar fuertes raíces. Parece que en Buenos Aires una pistita dentro del inmenso autódromo central podría servirnos para despuntar vicio. Hay una falla óptica y no confirmada: ¿Irá el público, hasta allí?

• EN CAPILLA DEL MONTE

Córdoba dio el ejemplo. En esa hermosa ciudad un trazado local de 530 metros vuelta juntó karts "fórmula internacional"; Luis Macri actuó como "padrino" y mucho público puso dos millones en las boleterías. Manuel Blanco ganó su serie y la final ("Fanther-Komet"), mientras segundo, finalmente, fue Néstor Burdisso, 2º en la serie inicial. Habrá otras pruebas el 9 y el 30 de este mes y luego, una cada mes. Lástima que en julio no tenga más oportunidades. ¿Acaso, aquí?

AUTO modelismo

Por TONI FERRANDO

Actividad en el "Ateneo Juventus" (Olivos-Bs. As.). — Se dieron a conocer los campeones y subcampeones del año pasado. En SP escala 1/24, Enrique Enrique LOPEZ y Roby HESS. En SP, escala 1/32 (estándar), campeón BAWH; subcampeón, "Manolo". En TC, escala 1/32, campeón ZANELLA, sub "Osvaldo".

En la pista del "Ateneo" se realizan carreras —todos los días a las 18,30— para motores de fuerza limitada. Aceptan los motores Mabuchi (preparados o no) y chasis de gran serie.

Horacio Milou informa sobre contactos realizados con Córdoba y Pergamino (Bs. As.), para la concreción, a corto plazo, de un torneo triangular.

Lindo gesto. — La firma "Cerrella Hnos.", concesionaria "Fiat", se hará presente en el Automodelódromo "Milou", otorgando trofeos recordatorios a los más destacados pilotos del tradicional circuito del "Ateneo Juventus". Se debe a la gestión del representante de la escudería "Il Castello de Da Vinci", el veterano corredor Enrique López.

Carrera de largo aliento. — Hay intenciones en Olivos-Bs. As. de reeditar las "24 Horas". Probablemente, deba "achicarse" su duración debido al costo elevado de los motores a utilizarse: los Mura. También anuncian las "6 Horas", para fuerza libre, escala 1/24 (chasis libre).

Muy lamentable. — Falleció la señora esposa de una de las personas más queridas del "minideporte", Jorge Etchaluz. Fue atropellada por un camión, en la zona de Congreso. El trágico episodio sume en el dolor a Jorge y a sus dos hijos, también entusiastas automodelistas. Compartimos el amargo trance con quien supo granjearse el afecto del pequeño pero sincero círculo los amigos del automodelismo.

COTIZACION DE AUTOMOTORES

COMO es habitual, publicamos en esta sección las cotizaciones de autos y utilitarios usados y el valor de los nuevos. Para establecer el valor promedio de los vehículos usados, nuestros colaboradores realizan un chequeo permanente en las plazas comerciales más importantes. Se toma como base el buen estado de conservación de las unidades, pues, lógicamente, de acuerdo con el estado general del vehículo, el valor de venta del mismo difiere mucho, aún dentro de un mismo modelo y marca. Para estas cotizaciones no se toman en cuenta los impuestos adicionales que deban abonarse. El resultado de esa labor, acuerda esta auténtica cotización, actualizada mensualmente, vigente en pesos ley 18.188 al día 28 de febrero de 1975.

• AUTO UNION (DKW)

AÑO		$ Ley 18.188
1960	Sedan	28.000/30.000
1961	Sedan	30.500/32.500
1962	Sedan	33.000/34.000
1962	Rural Universal	32.000/33.000
1963	Sedan	34.000/35.000
1963	Rural Universal	33.500/34.500
1964	Sedan	35.500/36.000
1964	Rural Universal	34.500/35.000
1965	Sedan	36.500/37.500
1965	Rural Universal	35.500/37.000
1966	Sedan	38.500/39.500
1966	Rural Universal	37.500/38.500
1967	Sedan	40.000/41.000
1967	Rural Universal	40.000/41.000
1968	Sedan	42.000/43.500
1968	Rural Universal	42.000/43.000
1969	Sedan	44.500/46.500
1969	Rural Universal	45.000/47.000

• CITROEN

1960	2CV	22.500/23.500
1961	2CV	24.000/25.000
1962	2CV	25.500/26.500
1963	2CV	27.000/27.500
1964	2CV	28.500/29.500
1965	2CV	30.500/31.500
1966	2CV	32.000/33.000
1967	2CV	33.500/34.000
1968	2CV	35.000/36.000
1969	2CV	37.000/38.000
1970	2CV	39.500/40.500
1970	3CV	41.000/43.000
1970	Ami 8	43.500/44.500
1971	2CV	41.500/42.500
1971	3CV	45.000/46.000
1971	Ami 8	48.000/49.000
1972	2CV	46.000/47.000
1972	3CV	48.500/50.000
1972	Ami 8	52.000/54.000
1972	Mehari	47.000/48.000
1973	2CV	48.500/50.000
1973	3CV	51.000/52.500
1973	Ami 8	58.000/60.000
1973	Mehari	49.000/50.000
1974	3CV	54.000/55.000
1974	Ami 8	61.000/62.000
1974	Mehari	52.000/53.000

• CHEVROLET

AÑO		$ Ley 18.188
1962	"400"	37.000/38.000
1963	"400"	41.000/42.000
1964	Special	42.000/43.000
1964	Super	44.000/46.000
1965	Special	45.000/47.000
1965	Super	48.000/50.000
1966	Special	49.000/51.000
1966	Super	54.000/56.000
1967	Special	53.000/55.000
1967	Súper	57.000/59.000
1967	Súper Sport	60.000/62.000
1968	Special	57.000/59.000
1968	Súper	62.000/64.000
1968	Súper Lujo	64.000/66.000
1968	Súper Sport	68.000/70.000
1969	Special	56.000/59.000
1969	Rally Sport	60.000/62.000
1969	Súper	66.500/67.500
1969	Súper Lujo	70.000/72.000
1969	Súper Sport	75.000/77.000
1970	Special	64.000/66.000
1970	Rally Sport	68.000/70.000
1970	Chevy	77.000/79.000
1970	Chevy De Luxe	80.000/82.000
1970	Chevy SS (4 ptas.)	85.000/87.000
1970	Chevy SS (coupé)	90.000/92.000
1971	Special	69.000/71.000
1971	Rally Sport	74.000/75.000
1971	Chevy	80.000/82.000
1971	Chevy De Luxe	86.000/88.000
1971	Chevy SS (4 ptas.)	92.000/94.000
1971	Chevy SS (2 ptas.)	95.000/97.000
1972	Special	78.000/79.000
1972	Rally Sport	82.000/84.000
1972	Chevy	88.000/90.000
1972	Chevy Súper	95.000/97.000
1972	Chevy S. Luxe	100.000/102.000
1972	Chevromatic	110.000/115.000
1972	Chevy SS (4 p.)	105.000/110.000
1972	Chevy SS (2 p.)	110.000/115.000
1973	Special	88.000/90.000
1973	400	94.000/96.000
1973	Rally Sport	96.000/98.000
1973	Chevy Standard	105.000/110.000
1973	Chevy Súper	110.000/115.000
1973	Chevromatic	120.000/125.000
1973	Chevy SS (4 p.)	115.000/120.000
1973	Chevy SS Coupé	120.000/125.000
1974	Special	95.000/98.000
1974	400S	100.000/105.000
1974	400SS	110.000/115.000
1974	Chevy	115.000/120.000
1974	Chevy Super	120.000/125.000
1974	Chevromatic	130.000/135.000
1974	Chevy SS cupé	130.000/135.000

• DI TELLA

196[illegible]	1500	28.000/30.000
1961	1500	30.000/32.000
1962	1500	32.000/34.000
1963	1500	34.000/36.000
1964	1500	36.000/37.000
1964	Magnette	37.500/38.500
1964	Traveller	39.000/40.000
1965	1500	37.500/38.500
1965	Magnette	39.000/40.000
1965	Traveller	41.000/42.000
1966	1500	39.500/40.500
1966	Magnette	41.000/43.000
1966	Traveller	43.000/45.000

• DODGE

1969	Polara	66.000/68.000
1969	Coronado	70.000/72.000
1969	GT	73.000/75.000
1970	Polara	71.000/73.000
1970	Coronado	75.000/77.000
1970	GTX	78.000/80.000
1971	Polara	76.000/78.000
1971	Coronado	80.000/85.000
1971	Coronado automat.	85.000/90.000
1971	GTX	82.000/84.000
1971	1500	65.000/67.000
1972	Polara	84.000/86.000
1972	Coronado	93.000/95.000
1972	Coronado autom.	97.000/100.000
1972	GTX 6 cil.	97.000/100.000
1972	GTX 8 cil.	100.000/105.000
1972	1500	73.00/75.000
1973	Polara	89.000/91.000
1973	Polara Coupé	95.000/100.000
1973	Coronado	97.000/105.00
1973	Coronado aut.	110.000/115.000
1973	GTX 8 cil.	110.000/115.000
1973	1500	78.000/80.000
1974	Polara	100.000/105.000
1974	Polara Cpe. RT	115.000/120.000
1974	Coronado aut.	125.000/130.000
1974	GTX	130.000/135.000
1974	1500	82.000/85.000
1974	1500 GT90	87.000/90.000

• ESTANCIERA

1957	21.000/22.000
1958	22.500/23.500
1959	25.000/26.000
1960	26.500/27.500
1961	28.500/29.500
1962	30.000/31.000
1963	32.500/33.500
1964	35.000/37.000
1965	38.000/40.000
1966	43.000/45.000
1967	48.000/50.000
1968	53.000/55.000
1969	60.000/62.000
1970	64.000/66.000
1971	70.000/72.000

• FIAT

AÑO		$ Ley 18.188
1960	600	23.500/24.500
1960	1100	25.000/27.000
1961	600	25.000/27.000
1961	1100	29.000/31.000
1962	750	30.000/32.000
1962	1100	35.000/37.000
1963	750	33.000/35.000
1963	1100	37.500/38.500
1963	1500	40.000/42.000
1964	600D	35.000/37.000
1964	1500	44.000/46.000
1964	1500 familiar	45.000/47.000
1965	600E	37.000/39.000
1965	1500C	49.000/51.000
1965	1500 Familiar	51.000/53.000
1966	600E	39.000/40.000
1966	1500C	52.000/54.000
1966	1500 Familiar	54.000/55.000
1966	1500 coupé	58.000/60.000
1967	600E	41.000/42.000
1967	1500 Coupé	54.000/56.000
1967	1500 Familiar	56.500/57.500
1967	1500 coupe	61.000/63.000
1968	600E	43.000/44.000
1968	1500C	59.000/61.000
1968	1500 Familiar	62.000/64.000
1968	1500 coupe	68.000/70.000
1969	600E	45.000/47.000
1969	1500C	65.000/67.000
1969	1500 Familiar	68.000/70.000
1969	1500 coupe	74.000/75.000
1970	600E	48.000/50.000
1970	1600	68.000/70.000
1970	1500 Familiar	72.000/74.000
1970	1600 Coupé	78.000/80.000
1971	600R	50.000/51.000
1971	128	53.000/55.000
1971	1600	72.000/74.000
1971	1500 Familiar	78.000/80.000
~~1971~~	~~600 Coupé~~	83.000/85.000
1972	600R	52.000/53.000
1972	128	59.000/61.000
1972	128 IAVA	65.000/68.000
1972	125 Berlina	80.000/82.000
1972	125 Familiar	87.000/90.000
1972	125 Coupe	92.000/95.000
1973	600R	54.000/55.000
1973	128	66.000/68.000
1973	128 IAVA	70.000/72.000
1973	125 Berlina	92.000/94.000
1973	125 Familiar	95.000/98.000
1973	125 sport	100.000/105.000
1974	600R	57.000/58.000
1974	128	68.000/70.000
1974	128L	72.000/74.000
1974	128 familiar	75.000/77.000
1974	128 IAVA	82.000/86.000
1974	125 Berlina	93.000/95.000
1974	125 familiar	100.000/105.000
1974	125 Sport	105.000/110.000

• FORD FAIRLANE

1969	500	75.000/77.000
1969	LTD	79.000/81.000
1970	500	80.000/82.000
1970	LTD	85.000/87.000
1971	500 (6 cilindros)	86.000/88.000
1971	500 (8 cilindros)	90.000/95.000
1971	LTD (6 cilind.)	95.000/98.000
1971	LTD (8 cilind.)	98.000/100.000
1972	500 (6 cilindros)	93.000/95.000
1972	500 (8 cilindros)	96.000/100.000
1972	LTD (6 cilind.)	100.000/105.000
1972	LTD (8 cilind.)	105.000/110.000
1973	500 (6 cilindros)	100.000/105.000
1973	500 (8 cilindros)	105.000/110.000
1973	LTD (6 cilind.)	120.000/125.000
1973	LTD (8 cilind.)	125.000/130.000
1974	500 (6 cilind.)	105.000/110.000
1974	500 (8 cilind.)	115.000/120.000
1974	LTD (6 cilind.)	125.000/130.000
1974	LTD (8 cilind.)	130.000/135.000

• FORD FALCON

AÑO		$ Ley 18.188
1962	Falcon	50.000/52.000
1963	Standard	54.000/56.000
1963	De Luxe	56.000/58.000
1964	Standard	57.000/59.000
1964	De Luxe	60.000/62.000
1965	Standard	61.000/63.000
1965	De Luxe	64.000/65.000
1966	Standard	65.000/67.000
1966	De Luxe	68.000/70.000
1966	Futura	70.000/72.000
1967	Standard	
1967	De Luxe	68.000/70.000
1967	Futura	71.000/73.000
1968	Standard	75.000/77.000
1968	De Luxe	71.000/72.000
1968	Futura	74.000/76.000
1968	Rural De Luxe	80.000/82.000
1968	Rural Futura	77.000/80.000
1969	Standard	81.000/83.000
1969	De Luxe	75.000/76.000
1969	Futura	78.000/80.000
1969	Rural De Luxe	85.000/86.000
1969	Rural Futura	80.000/82.000
1970	Standard	88.000/90.000
1970	De Luxe	79.000/80.000
1970	Futura	83.000/85.000
1970	Rural De Luxe	90.000/92.000
1970	Rural Futura	86.000/88.000
1971	Standard	95.000/97.000
1971	De Luxe	83.000/85.000
1971	Futura	88.000/90.000
1971	Rural standard	94.000/96.000
1971	Rural Futura	92.000/94.000
1972	Standard	98.000/100.000
1972	De Luxe	88.000/90.000
1972	Futura	93.000/95.000
1972	Rural standard	105.000/108.000
1972	Rural Futura	97.000/100.000
1973	Standard	108.000/110.000
1973	De Luxe	93.000/96.000
1973	Futura	100.000/105.000
1973	Rural standard	105.000/110.000
1973	Rural Futura	110.000/115.000
1974	Standard	97.000/100.000
1974	De Luxe	105.000/110.000
1974	Futura	110.000/115.000
1974	Rural Standard	110.000/115.000
1974	Rural de Luxe	115.000/120.000
1974	Sprint	125.000/130.000

• JEEP

1957	24.000/25.000
1958	25.000/26.000
1959	26.000/27.000
1960	27.000/28.000
1961	28.000/29.000
1962	30.000/31.000
1963	32.000/33.000
1964	34.500/35.500
1965	36.500/37.500
1966	41.000/42.000
1967	43.500/44.500
1968	47.000/48.000
1969	51.000/52.000
1970	54.000/56.000
1971	57.000/59.000
1972	63.000/65.000
1973	67.000/69.000
1974	70.000/72.000

• MORRIS

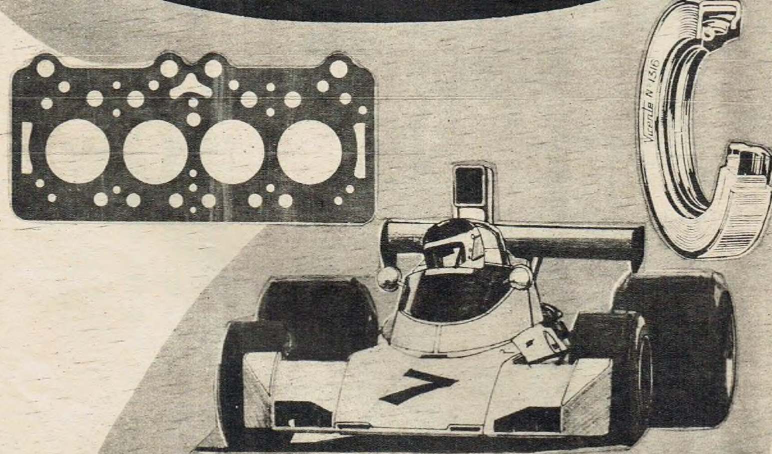
1967	4 puertas	44.000/46.000
1967	Traveler	48.000/50.000

• PEUGEOT

1956	403	35.000/37.000
1957	403	38.000/40.000
1958	403	40.000/42.000
1959	403	42.000/44.000
1960	403	45.000/46.000
1961	403	47.000/48.000
1962	403	49.000/50.000
1962	404	51.000/53.000
1963	403	51.000/53.000
1963	404	54.000/55.000
1963	404 Rural	56.000/58.000
1964	403	54.000/56.000
1964	404	58.000/60.000
1964	404 Rural	60.000/62.000
1965	403	56.000/58.000
1965	404	61.000/63.000
1965	404 Rural	63.000/65.000
1966	404 standard	63.000/64.000
1966	404 De Lujo	65.000/67.000
1967	404 standard	66.000/68.000
1967	404 De Lujo	69.000/70.000
1968	404 standard	69.000/71.000
1968	404 De Lujo	72.000/74.000
1969	404 standard	72.000/74.000
1969	404 Le Mans	75.000/77.000
1969	504 standard	78.000/80.000
1969	504 De Lujo	80.000/82.000
1970	404 standard	74.000/76.000
1970	404 Le Mans	78.000/80.000
1970	504 De Lujo	81.000/83.000
1970	504 Súper Lujo	83.000/85.000
1971	404 standard	77.000/78.000
1971	404 GP	80.000/82.000
1971	504 De Lujo	87.000/90.000
1971	504 Súper Lujo	90.000/92.000
1972	404 standard	80.000/81.000
1972	404 GP	83.000/85.000

(Continúa en la pág. 42)

GANAN TODAS LAS CARRERAS



JUNTAS y RETENES





CALIDAD INTERNACIONAL

FABRICA Y DISTRIBUYE T.A.M. RETENES S.A.I.C.
PRIMERA EMPRESA INTEGRAL EN LA INDUSTRIA DEL SELLADO
AV. LA PLATA 2567 Tel. 923-2051 al 53 Bs. As.

SUCURSALES: VENEZUELA 883/5 Tel. 30-1978/34-8338
CENTENERA 2671 Tel. 921-5526/923-8137

AÑO		$ Ley 18.188
1972	404 Diesel	115.000/120.000
1972	504 De Lujo	93.000/95.000
1972	504 Súper Lujo	95.000/97.000
1972	504 E	98.000/100.000
1973	404 standard	83.000/85.000
1973	404 GP	86.000/88.000
1973	404 Diesel	125.000/135.000
1973	504 De Lujo	96.000/98.000
1973	504 Súper Lujo	102.000/103.000
1973	504 E	105.000/107.000
1974	404	86.000/88.000
1974	404 Le Mans	90.000/91.000
1974	404 Diesel	135.000/145.000
1974	504 (1600 cc.)	100.000/105.000
1974	504 XE	105.000/110.000
1974	504 XL	108.000/112.000
1974	504 XSE	115.000/120.000

• RAMBLER

1962	Ambassador	26.000/28.000
1962	Classic	20.000/22.000
1962	Rural Cr-Country	26.000/28.000
1963	Ambassador	29.000/30.000
1963	Classic	23.000/24.000
1963	Rural Cr-Country	29.000/30.000
1964	Ambassador	33.000/34.000
1964	Classic	28.000/30.000
1964	De Luxe 550	26.000/28.000
1964	Rural Cr-Country	33.000/34.000
1965	Ambassador	38.000/40.000
1965	Classic	32.000/34.000
1965	De Luxe	29.000/31.000
1965	Rural Cr-Country	38.000/40.000
1966	Ambassador	42.000/43.000
1966	Classic	35.000/36.000
1966	De Luxe	33.000/34.000
1966	Rural Cr-Country	42.000/43.000
1967	Ambassador	48.000/50.000
1967	Classic	42.000/43.000
1967	De Luxe	39.000/40.000
1967	Rural Cr-Country	52.000/54.000
1968	Ambassador	60.000/62.000
1968	Classic	47.000/49.000
1968	De Luxe	44.000/46.000
1968	Rural Cr-Country	59.000/61.000
1969	Ambassador	65.000/67.000
1969	Classic	53.000/54.000
1969	Rural Cr-Country	66.000/68.000
1970	Ambassador	72.000/75.000
1970	Classic	60.000/62.000
1970	Rural Cr-Country	70.000/72.000
1971	Ambassador	80.000/82.000
1971	Rural Cr-Country	78.000/80.000
1972	Ambassador	90.000/92.000
1972	Rural Cr-Country	90.000/92.000
1973	Ambassador	100.000/105.000
1973	Rural Cr-Country	95.000/100.000
1974	Ambassador	105.000/110.000

• RENAULT

1961	Dauphine	16.000/17.000
1962	Dauphine	18.500/19.500
1962	Gordini	20.500/21.500
1963	Dauphine	21.000/23.000
1963	Gordini	24.000/25.000
1963	4L	23.000/24.000
1964	Dauphine	23.000/25.000
1964	Gordini	25.500/26.500
1964	4L	25.500/26.500
1965	Dauphine	27.000/29.000
1965	Gordini	28.500/29.500
1965	4L	28.500/29.500
1966	Dauphine	30.000/31.000
1966	Gordini	32.500/34.500
1966	4L	32.500/34.500
1967	850	26.000/28.000
1967	Gordini	35.000/37.000
1967	4L	35.500/37.500
1968	850	31.000/33.000
1968	Gordini	38.000/40.000
1968	R4	41.000/43.000
1969	850	34.000/36.000
1969	Gordini	40.000/42.000
1969	4L	42.000/44.000
1969	R4	44.500/45.500
1970	850	39.000/41.000
1970	Gordini	45.000/46.000
1970	R4	48.000/50.000
1970	R4S	50.000/51.000
1970	R6	58.000/60.000
1971	R4	53.000/55.000
1971	R4S	55.000/57.000
1971	R6	64.000/66.000
1972	R4	55.500/57.500
1972	R4S	58.000/60.000
1972	R6	68.000/70.000
1972	R12	75.000/77.000
1973	R4	59.000/60.000
1973	R4S	61.000/63.000
1973	R6	70.000/72.000
1973	R12	80.000/82.000
1974	R4S	63.000/65.000
1974	R6	73.000/75.000
1974	R12	83.000/85.000
1974	R12 Break	88.000/90.000

• RILEY

1967	4 puertas 1500	50.000/52.000

• TORINO

1967	300	50.000/52.000
1967	300S	53.000/55.000
1967	380	57.000/60.000
1967	380W	59.000/62.000
1968	300	58.000/60.000
1968	300S	59.000/62.000
1968	380	70.000/72.000
1968	380W	72.000/74.000
1969	300	63.000/65.000
1969	300S	72.000/74.000
1969	380	80.000/82.000
1969	380W	83.000/85.000

AÑO		$ Ley 18.188
1970	300	73.000/75.000
1970	300S	79.000/81.000
1970	380	90.000/95.000
1970	380W	95.000/100.000
1971	L	75.000/77.000
1971	S	80.000/82.000
1971	TS, 4 puertas	87.000/90.000
1971	TS, 2 puertas	100.000/105.000
1971	GS	105.000/110.000
1972	L	88.000/90.000
1972	S	93.000/95.000
1972	TS, 4 puertas	95.000/100.000
1972	TS, 2 puertas	110.000/115.000
1972	GS	120.000/125.000
1973	L	95.000/100.000
1973	S	100.000/105.000
1973	TS, 4 puertas	110.000/115.000
1973	TS, 2 puertas	120.000/125.000
1973	GS	130.000/135.000
1974	SE	115.000/120.000
1974	SE Gr. Routier	125.000/130.000
1974	TS	140.000/145.000
1974	GS	155.000/160.000

• VALIANT

1962	I	27.000/28.000
1963	II	32.000/34.000
1964	III	34.000/36.000
1965	III	40.000/45.000
1965	III Coronado	44.000/46.000
1965	III GT	48.000/50.000
1966	IV	49.000/51.000
1966	IV Coronado	51.000/53.000
1966	IV GT	55.000/57.000
1967	IV	56.000/58.000
1967	IV Coronado	53.000/55.000
1967	IV GT	60.000/62.000
1968	IV	58.000/60.000
1968	IV Coronado	63.000/65.000
1968	IV GT	65.000/67.000

Automóviles 0 Kilómetro

En estos precios no se hallan incluidos algunos opcionales mandatarios, el impuesto al Fondo Nacional de Autopistas, patente, seguro, ni otros opcionales que puedan surgir de la compra del automotor.

Citroen 3 CV Stándard	53.377
Citroen 3 CV	56.288
Citroen Ami 8	63.794
Citroen Mehari	54.130
Chevy	109.242
Chevy Super	114.133
Chevy Malibu	130.043
Chevy Cupé Serie 2	133.810
Opel K-180	90.359
Dodge 1500	77.514
Dodge 1500 SPL	81.777
Dodge GT90	86.710
Dodge 1500 Automatic	94.596
Dodge Polara	102.307
Dodge Polara cupé RT	108.187
Dodge Coronado Aut.	135.007
Dodge Cupé GTX	144.735
Fiat 600R	53.730
Fiat 128	71.137
Fiat 128L	75.709
Fiat 128 Familiar	80.709
Fiat 128 IAVA	80.608
Fat 125 Berlina	90.829
Fiat 125 Familiar	97.762
Fiat 125 Sport	112.015
Ford Fairl. 500 (6 cil.)	121.817
Ford Fairl. 500 (8 cil.)	129.706
Ford Fairl LTD (6 cil.)	135.484
Ford Fairl. LTD (8 cil.)	143.706
Ford Falcon Taxi	82.859
Ford Falcon Standard	97.568
Ford Falcon De Luxe	105.124
Ford Falcon Futura	107.888
Rural Falcon Standard	113.749
Rural Falcon Futura	118.088
Falcon Sprint	133.046
Ford Taunus L	102.417
Ford Taunus GXL	109.955
Taunus GT Cupé	141.910
Peugeot 404	84.835
Peugeot 404 GP	90.595
Peugeot 404 Diesel	110.040
Peugeot 504 (m. 1600cc)	98.559
Peugeot 504 XE	107.132
Peugeot 504 XL	111.564
Peugeot 504 XSE	121.718
Peugeot Taxi Diesel	114.082

(Los modelos XL y XSE cuentan con cubiertas radiales opcionales a $ 928.- cada una y luneta posterior anticongelante a $ 1.024.-).

Renault 4S	62.720
Renault 6	73.175
Renault 12	83.813
Renault 12 Break	96.167
Torino SE	137.067
Torino SE (G. Routier)	144.412
Torino TS (2 puertas)	167.607
Torino GS (3 carburad.)	184.995

Utilitarios 0 Kilómetro

• CITROEN

AÑO	$ Ley 18.188
Chasis-Cabina	49.518
AK	52.230
AKR	53.167
AXN	53.377

• CHEVROLET

Pick-up sin caja	106.590
Pick-up con caja	109.955
Pick-up De Lujo c/caja	118.037

• CHRYSLER

D-100	82.721
D-200	95.253
DP-100 (diesel)	116.918
DP-200 (diesel)	132.645

NOTA: En estos precios están incluidos todos los opcionales mandatarios.

• FIAT

Multicarga	71.905

• FORD

F-100 (6 cilindros)	104.127
F-100 (8 cilindros)	109.316
Diesel 203	133.842
Ranchero	99.082

• IKA-RENAULT

Jeep corto, tracc. simple	72.798
Jeep corto, tracc. doble	88.419
Jeep p-up, tracc. simple	73.630
Jeep p-up, tracc. doble	91.902
Jeep pick-up, diesel	112.898
Jeep 1000 (naftero)	101.573
Renault 4 Furgonetta	60.173

• MERCEDES BENZ

Pick-up 220D	187.680

• RASTROJERO (IME)

P68 c/metálica	117.010
P70 c/c madera	115.740
F71 Frontalito	123.768
F81 Frontal	135.617

• SAFRAR

Peugeot T5B	71.769

Pick-Up Usadas

• ARGENTA

1962	25.900/26.000
1963	30.500/31.500
1964	33.300/34.300
1965	36.800/37.800
1966	39.000/40.000
1967	43.700/44.700

• CITROEN

1960	15.500/16.500
1961	17.500/19.000
1962	20.000/22.000
1963	23.000/25.000
1964	25.000/27.500
1965	28.000/30.000
1966	30.000/32.000
1967	32.000/34.000
1968	34.000/36.000
1969	38.000/40.000
1970	41.000/42.000
1971	43.000/44.000
1972	44.000/45.000
1973	45.000/46.000
1974	49.500/50.500

• CHEVROLET

1960	27.500/28.500
1961	31.000/32.000
1962	34.500/35.500
1963	37.500/38.500
1964	42.000/43.000
1965	46.000/47.000
1966	49.500/50.500
1967	54.500/55.500
1968	57.000/58.000
1969	63.000/65.000
1970	68.000/70.000
1971	75.000/77.000
1972	80.000/82.000
1973	85.000/90.000
1974	92.000/95.000

• DE SOTO

1961	35.000/37.000
1962	38.000/40.000
1963	43.000/45.000
1964	45.000/47.000
1965	48.000/50.000
1966	50.500/52.500
1967	53.000/55.000
1968	56.000/58.000
1969	61.000/63.000

• DODGE

1963	D-100	40.500/42.500
1964	D-100	47.000/49.000
1965	D-100	49.500/50.500
1966	D-100	51.500/52.500
1966	D-200	52.000/54.000
1967	D-100	53.000/55.000
1967	D-200	57.500/59.500
1968	D-100	56.000/58.000
1968	D-200	61.000/63.000
1969	D-100	59.500/61.500
1969	D-200	64.000/66.000
1970	D-100	63.000/65.000
1970	D-200	68.000/70.000
1970	Diesel	88.000/90.000
1971	D-100	67.000/69.500
1971	D-200	73.000/75.000
1971	Diesel	95.000/100.000
1972	D-100	72.000/74.000
1972	D-200	78.000/80.000
1972	Diesel	105.000/110.000
1973	D-100	78.000/80.000
1973	D-200	85.000/90.000
1973	Diesel	115.000/120.000
1974	D-100	85.000/90.000
1974	D-200	105.000/110.000
1974	Diesel	130.000/135.000

• FIAT

1965	Multicarga	38.000/40.000
1966	Multicarga	42.000/44.000
1967	Multicarga	45.000/47.000
1968	Multicarga	48.500/49.500
1969	Multicarga	51.000/53.000
1970	Multicarga	55.000/57.000
1971	Multicarga 1600	58.000/59.000
1972	Multicarga 1600	63.000/65.000
1973	Multicarga 1600	67.000/69.000
1974	Multicarga 125	71.000/73.000

• FORD

1960	F-100	28.000/30.000
1961	F-100	30.000/32.000
1962	F-100	32.000/34.000
1963	F-100	34.000/36.000
1964	F-100	39.000/41.000
1965	F-100	44.000/46.000
1966	F-100	49.000/50.000
1967	F-100	52.000/54.000
1968	F-100	56.000/58.000
1969	F-100, 6 cil.	59.000/61.000
1969	F-100, 8 cil.	60.000/62.000
1969	F-100 diesel	80.000/82.000
1970	F-100, 6cil.	61.000/63.000
1970	F-100, 8 cil.	62.000/64.000
1970	F-100, diesel	88.000/90.000
1971	F-100, 6 cil.	65.000/67.000
1971	F-100, 8 cil.	73.000/75.000
1971	F-100, diesel	96.000/98.000
1972	F-100, 6 cil.	81.000/83.000
1972	F-100, 8 cil.	80.000/81.000
1972	F-100, diesel	102.000/104.000
1973	F-100. 6 cil.	85.000/87.000
1973	F-100, 8 cil.	84.000/86.000
1973	F-100, diesel	88.000/90.000
1974	F-100 (6 cil.)	93.000/95.000
1974	F-100 (8 cil.)	93.000/95.000
1974	Diesel	130.000/135.000

• JEEP

1961	Pick-up	26.500/27.500
~~1962~~	~~Pick-up~~	29.500/30.500
1963	Pick-up	33.000/35.000
1964	Pick-up	36.500/38.500
1964	Gladiator	35.000/37.000
1965	Pick-up	39.000/41.000
1965	Gladiator	39.000/41.000
1966	Pick-up	44.000/46.000
1966	Gladiator	44.000/46.000
1967	Pick-up	47.500/49.500
1967	Gladiator	48.000/50.000
1968	Pick-up	51.000/53.000
1968	1000 T80	52.500/54.500
1969	Pick-up	55.000/57.000
1969	1000 T80	57.500/59.500
1970	Pick-up	58.000/60.000
1970	1000 T80	64.000/66.000
1971	Pick-up	63.000/65.000
1971	1000 T80	69.000/71.000
1972	Pick-up	66.000/68.000
1972	1000 T80	75.000/78.000
1973	Pick-up	70.500/72.500
1973	1000 T80	84.000/86.000
1974	Pick-up	75.000/77.000
1974	Jeep 1.000	87.000/90.200

• MERCEDES BENZ

1972	220D	138.000/140.000
1973	220D	160.000/162.000
1974	220D	175.000/180.000

• PEUGEOT

1967	T4B	54.000/56.000
1968	T4B	57.000/59.000
1969	T4B	60.000/62.000
1970	T4B	65.000/66.000
1971	T4B	68.000/70.000
1972	T4B	70.000/72.000
1973	T4B	75.000/77.000
1974	T5B	78.000/80.000

• RASTROJERO

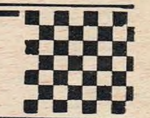
1964	Pick-up	48.500/50.000
1965	Pick-up	55.000/57.000
1966	Pick-up	62.000/64.000
1967	Pick-up	68.000/70.000
1968	Pick-up	76.000/78.000
1969	Pick-up	82.000/84.000
1970	Pick-up	86.000/88.000
1971	Pick-up	90.000/94.000
1972	Pick-up	98.000/100.000
1972	Frontal	110.000/115.000
1973	Pick-up	110.000/115.000
1973	Frontal	125.000/130.000
1974	P-68	110.000/115.000
1974	P-69	115.000/120.000
1974	P-70	120.000/125.000
1974	P-71	125.000/130.000
1974	P-81	135.000/140.000

• RENAULT

1969	Furgonetta	36.000/38.000
1970	Furgonetta	39.000/41.000
1971	Furgonetta	48.000/50.000
1972	Furgonetta	51.000/53.000
1973	Furgonetta	55.000/57.000
1974	Furgoneta	60.000/62.000



WARNES..! su repuesto..!



CASA LAMPERTI

LINEA COMPLETA DE RE PUESTOS ORIGINALES PARA



Amplio stock para todos los modelos
Nacionales e Importados desde 1939

HONORIO PUEYRREDON 1863/67
(ex PARRAL) Tel. 54-5140 - Bs. As.
a 50 mts. de J. B. Justo

AL-PA DIESEL



DORREGO 224 - TELEFONOS: 54 - 9905 y 54 - 2017 - Bs. AIRES



ENCENDIDO - INSTRUMENTAL
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
T.E.: 55-4464 - CAPITAL
GALICIA 102 esq. WARNES 600

AMORTIGUADORES
DELFABRO
RETENES JUNTAS O'RING PARKER
Lineas completas
• MEYRO
• VICENTE
• T H



Casa Lazaro
WARNES 1294 – Cap. T.E. 59-5948

MERCEDES BENZ
ROJAS DIESEL
EATON
REPUESTOS
MERCEDES BENZ

ROJAS 2021 CAP. TEL. 58-6813
WARNES 1064 TEL. 54-6257
ALT. J. B. JUSTO AL 3400





TAUNUS MERCEDES BENZ
WARNES 1157 TE.: 55 - 5454



CITRO PICHI
REPUESTOS Y ACCESORIOS
2 CV
3 CV
MAYORISTAS - AMI - 8
DISTRIBUIDOR
Recambio de Asientos
Av. J. B. Justo 3310 Capital

ida Jet
lo nuevo en instrumental



Tacómetros - Vacuómetros - Amperimetros
Presión de aceite - Temperatura de aceite
y de agua - Indicador combustible - Presión
de combustible, etc.

Fábrica CASA **cadi** S.A.C.I.
WARNES 1055 - Tel. 55-3832 / 54-8914
Buenos Aires

EURO REP
Mayoristas y Distribuidores
CITROEN
2 CV — 3 CV — AMI 8
CENTRAL
Dr. LUIS BELAUSTEGUI 312 — T.E. 55-0494
SUCURSAL
DONATO ALVAREZ 1417 — CAPITAL

PALANCA AL PISO
PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR
V. T.
CASA
VICENTE TIRABASSO
J. B. JUSTO 2980/82
T. E. 54-1708 - CAPITAL
Envios al Interior

S.RABIN e Hijos SRL
DISTRIBUIDORES DE ZONA DE INSTRUMENTAL ORLAN – ROBER – SIAP – CONSOLAS TABLEROS DEPORTIVOS – COLOCACION EN EL ACTO – FUNDAS – CUBRECOCHES – LIMPIAPARABRISAS – LAVAVIDRIOS
Warnes 1068 T.E. 55-9546

O.H.PICCONE e Hijos.
• SILENCIADORES
• CAÑOS DE ESCAPE
COLOCACION EN EL ACTO
BATALLA DEL PARI 488/490
HONORIO PUEYRREDON 1999
TEL. 55-7648 CAPITAL

Si a Usted se lo comentan...
NO LO VA A CREER...



Pre Con form®
LATEX CON SILICONA
Pídalo en Kioscos y Farmacias

TRACTOCAM S. A. C.

REPUESTOS PARA TRACTORES Y CAMIONES
Línea completa de diferenciales EATON
y cajas de velocidades FAE
Venta de aire acondicionado y
amortiguadores para todo tipo
de automotores



HONORIO PUEYRREDON 2180 (EX PARRAL) Loc. 4
T.E. 59-3667 – CAPITAL

HIDRAUMEC DIRECCIONES

• HIDRAULICA • MECANICA
REPARACION
Y VENTA
PASAJE NUEVA ZELANDIA 4881 CAP.
ALT. WARNES 1450

O.J.A. PRODUCCIONES
CARLOS CALVO 346 2°"C"

• ENERO: 26.204 AUTOMOTORES

Cuando todo el mundo esperaba que durante el veraniego y caliente mes de enero —por las razones que fueron advertibles en todas las actividades del país—, la escala de fabricación de automotores diese cifras decepcionantes y se produjese una gran baja, ADEFA se satisface en anunciar que sus 10 fábricas de automotores adheridas, al consignar las reales cifras sumaron un total de 26.204 automotores, que ganaron plaza-ventas. Significó un 29,4 % más que el mes de enero de 1974, que ya venía creciendo sobre años anteriores. Sin embargo la cosa se produjo por la casi regularización de las entregas de piezas y partes, que estaban escaseando en plaza y, de este modo, aunque ocho fábricas, de los 5.920 automotores más que se produjeron solamente aportaran 900, las dos restantes se dieron el gusto de aportar 5.053 más: FIAT Concord S.A., con 3.298, e IKA-Renault S.A. con 1.755.

• "ENGRASADOS..."

Cuando un portugués, brasileño o de sus colonias quieren significar que esta AGRADECIDOS, en su lengua dicen estar 'engrasados". Así por intermedio de sus autoridades automovilístico-deportivas, 80 millones de "engrasados" reconocen en la persona de Juan Manuel Fangio, el benemérito cuerpo de nuestros Bomberos capitalinos y la Policía Federal, los esfuerzos realizados aquí para salvar de las llamas al primer F.Uno del Brasil, el carbonizado "Copersucar". Ahora, para significar que respondemos, les decimos: "Acredito".

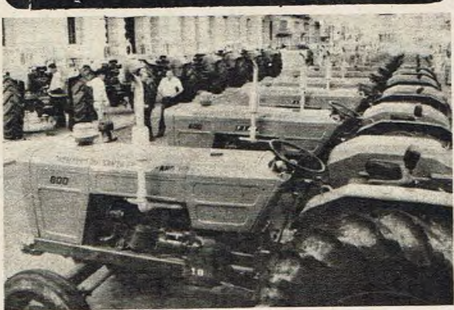
• CURSO A.A.A.S.

A fines del mes actual dará término al curso 1974 de la Asociación Argentina Automóviles Sport, que debió ser resuelto en diciembre. La postergación debióse a la trágica muerte de su brillante ex-alumno Manuel Bobbio. Para el curso 1975 ya se abrió el registro de inscripciones y en días más se dará comienzo al mismo, esperándose la adhesión de muchos interesados, conformes con saber que de esta "escuela" argentina ya han surgido valores de méritos.

• SEGUROS, BIEN SEGUROS

Los hay, a cargo de personas que hoy activan los servicios para el automovilista de "Touring Cooperativa de Seguros Ltda.", entidad nacida en el Touring Club Argentino en 1938 y desde entonces, dedicada activamente. En efecto aquellas atienden dos delegaciones de "servicio integral del seguro", tan preponderante e imprescindible hoy en día para todo propietario de una unidad (o varias). Inclusive, su propio comercio, vida, etc. Funcionan en Avda. Rivadavia 7820, teléfono 612-3303 (Floresta) y en avenida San Juan 4151, teléfono 922-3135 (Almagro Sur). Allí, aparte del registro de los ya antiguos se atienden a nuevos asegurados, familiares, siniestros, pagos, incendio, cristales, robos, accidentes personales, etcétera.





"FIAT" REPITE HISTORIA

No debe andar lejos de cuatro siglos atrás y 400 años pasados es mucho haber... arado. Nuestra historia desde la Conquista muestra la prodigiosa obra de la fe cristiana y del empeño de otras razas que en la noble tierra chata y rica de Santa Fe abrieron colonias y dieron al mundo el rico grano argentino. Esta escena tomada frente a la Casa de Gobierno de Santa Fe es terminante. ¡Obra! y fe en lo nuestro. Obra: 300 tractores, para las comunas de la provincia a fin de realizar obras viales y su mantenimiento constante. Y fe en FIAT Concord SAIC, proveedora de los 300 "tracs" "800", fabricados en el Central Industrial de la vieja empresa, en la localidad de Sauce Viejo.

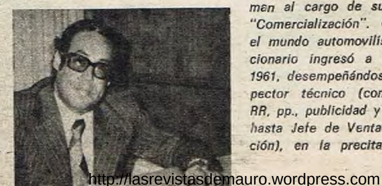


NO SOLO DE NAFTA VIVE EL...

La linea 85 interna del Paris 1975 apareció en este día invernal con un nuevo tipo de autobús "populaire": funciona a gas natural y hay ya tres andando, a satisfacción. Este mismo gas tractor puede ser utilizado en los motores "diesel", con pequeñas modificaciones de estos. Francia está preocupada por el universal problemón del aumento del petróleo y sus derivaciones. Alli casi todo es importación, de modo que sus autoridades y su pueblo todo,. integro se dan cuenta que no es cosa de "esperar", sino de hacer, ante la crisis mundial de petróleo.

"WOBRON" NUEVA PROMOCION

En su reciente reunión, el directorio de la conocida firma del automotor, WOBRON S.A.I.C. Argentina, promovió a Jorge Guerschmen al cargo de subgerente de "Comercialización". Conocido en el mundo automovilístico, el funcionario ingresó a la firma en 1961, desempeñándose desde inspector técnico (con tareas en RR, pp., publicidad y competición, hasta Jefe de Ventas de Reposición), en la precitada empresa.



• PAIRETTI, "CON LICENCIA"

El presidente de la ACTC (Asociación Corredores Turismo Carretera), Carlos Alberto Pairetti presentó a su C.D. un pedido de licencia por 180 días. Se proyecta enviársele un telegrama para que aclare, de forma de poder así resolverse. Sería reemplazado por el vicepresidente, Ostavio Suárez.

• ¡GAS LICUADO, NO!

El decreto 66 del Poder Ejecutivo, firmado en enero prohibió el uso de GAS LICUADO, en automotores. La medida fue confirmada y con aclaración: TERMINANTEMENTE PROHIBIDO, por razones que hacen a la economía de la Nación. El gas licuado es y será autorizado exclusivamente para uso familiar, e industria petroquímica.

• "ROJAS DIESEL", AVANZA

El mundo automotriz destaca la trayectoria comercial de la firma "Rojas Diesel", instalada en el mundo mayor de la actividad respectiva: Warnes 1064, Capital, con sucursal en Rojas Nº 2021, Capital. Dirigida por don José Strembel, se especializa en venta de repuestos legítimos "EATON" y "Mercedes Benz", de 1968 hasta hoy. Síntesis: años de preocupación, honestidad y buena atención.

• "VISITA AL MEDICO"

Por "decir 33", cada vehículo o motores de producción nacional que entren en competición del programa oficial de la CADAD deberán pagar cuatro millones m|n. si esta los homologa como es universalmente exigible. Indudablemente que, aparte de ser una tarea gratísima la entidad recibirá "una adhesión" que no le vendrá mal. ¿Cuántos 1975?

• 23 % MENOS AUTOS - USA

También en EE.UU. estaban poniendo el champaña al frío para celebrar los 10 millones de nuevos autos vendidos en su territorio. Pero, 1974 les dio el gran susto: vendiéronse solamente 7.448.921 o sea todavía mucho menos que en 1973: 9.669.689, cifra que hizo pensar en un avance. La Gral. Motors fue la más perjudicada: 27 % menos ventas; Chrysler (21 %); importados (20 %); Ford (17 por ciento) y American Motors (15 %).

• "PEGASO" RICART, SE FUE

Un libro podría escribirse de quien, en su tierra natal, España, más contribuyó durante 50 largos años en dar a la industria hispánica una identidad positiva dentro de la enorme competencia del Viejo Mundo.

Nos referimos a Wilfredo Ricart Medina, ingeniero que tras excepcional actuación en 'Alfa-Romeo" (Italia) dio a su país el "PEGASO", auto de alcurnia y jerarquía, participando de varias fábricas nacionales. Su muerte se produjo ya de anciano.

• "MENETO" EN C. DEL URUGUAY

Uno de los hombres más vinculados al automovilismo deportivo, J. "Meneto" Pérez, y querido por los campeones del siglo, decidió viajar a C. del Uruguay, E. Ríos, donde piensa ser útil a la actividad. "Todo dependerá del Intendente y de los que allí luchan. En Buenos Aires, empezando por Fangio, estamos pronto a dar la gran mano".

• "MATRA"... CARRERA PROPIA

No duerme la famosa casa francesa que nos dio satisfacciones en las pistas: MATRA. Tras un año de explotación dio a conocer los resultados de la red "Aramis". Tres vehículos es un buen ejemplo de la técnica aeronáutica, aplicada al transporte urbano.

• COMBATE AL FUEGO

El Instituto Argentino de Racionalización de Materiales - IRAM distribuye a prensa su boletín "Dinámica", donde publica aquellos artículos que, sometidos al control podrá, llevar la garantía de "Iram", en forma de "Sello IRAM de conformidad". En el último se destacan los "matafuegos", con algunos tipos óptimos para las carreras, pistas y circuitos. (Ya lo anunciarán mejor las firmas).

• JUSTICIA PARA EL BIS"

En toda sociedad progresista hay que "dividir para reinar". Es así como, en deporte automovilístico, el "acompañante" o copiloto tienen casi una paridad de calificación. Lo curioso es que por más de 40 años aquí el acompañante o mecánico o navegador han sido olvidados (como que casi ningún organizador coloca sus nombres). JUSTICIA!!! a partir de 1975 también ellos ganarán trofeos si en el curso del año acompañaron por lo menos en el 50 % de las carreras, a sus titulares. Vamos entendiendo cosas: A buena hora!

• MENDOZA: DIRIGENTES

El activo y muy ejemplar Automóvil Club Mendoza tiene nueva C. D. Preside, Antonio Díaz Constantini; vice, Simón Grau; secretario, Juan C. Cesini; pro, Tulio A. Di Fabio; tesorero, Ignacio A. Cerdán; pro, Justo A. Favaro; vocales, C. L. Dotta, J. L. Pelliza, P. A. Marcovecchio, E. Concatti y A. Ceschin. Hay consejo consultivo y tribunal de honor.

• TRACTORES, EN LLANTA

También los tractores que hoy forman parte del activar de la producción del país, en sus



"TARJETA AMARILLA", PAGA

¡Albricias para el automovilista!!! No todas contra él. En Alemania emparejan la cosa: también el peatón PAGA MULTA. Pero, como es difícil "cazarlo in fraganti", su policía usa del sistema moderno "Click!" se fotografía el instante y así ipso-facto la policía procede y cobra multa, tras de apercibir al "descuidado" por medio de tarjetas amarillas, sistema visto hasta ahora solo en las canchas de fútbol. Argentina es el 6º país del mundo donde muere más gente por descuidos.



"OPEL K-180" EN MARPLA

Como la gente culta, le diremos "Marpla" a ese centro asombroso que continúa creciendo. Nada mejor para clausurar la celebración de sus 100 años de existencia de, en los mismos promotorios donde se vieron las primeras carretas de su fundador, llevando al mar cueros y tasajo para que viajasen lejos (así empezó la historia, con el portugués De Meyrelles), se vea hoy el auto más moderno hecho en la Argentina, en desafío excepcional al mundo moderno. La General Motors quiso aprovechar los hermosos jardines donde en otras ocasiones se exhibieron otro tipo de autos y esta vez ganó la admiración de dos millones de turistas, exhibiendo los "OPEL K-180" en los jardines que dan al Bv. Marítimo de los hoteles Rotterdam, Playa Chica, Explanada, restaurante Tío Curzio y club Horizonte. También su concesionario local Navarro y Cía. lo exhibió en la Exp. Nac. del Trabajo y la Industria, inaugurada allí el 19 de enero ppdo. Como nota; ¡estupenda!



exigencias más visibles, tienen problemas. Por eso entidades importantes piden a "Comercio" trate de hacer que se normalice urgente el abastecimiento de cubiertas traseras para tractores. De pararse la maquinaria rural, problemático sería su reposición. Se le pide: "liberarse su comercialización".

• "DOCTOR CADAD", COBRA

Esta entidad, que atiende el automovilismo deportivo en el país, ha actualizado montos para obtención de licencias médicas y deportivas. INTERNACIONAL (piloto), pesos 375 (37.500); T.C. (piloto) 180; acompañante, $ 120 y concurrente $ 300. TN., idem; Mecánica Argentina Fs. 1 y 2, piloto, $ 180 y concurrente $ 300; en F.4 son 150 y 150. Igual para "rally". Limitada "27", ambos 150. Igual que en midget. Quienes se escuden en seudónimo, un extra de $ 150. Licencias médicas para cada persona $ 75.

• TODO QUEDA EN ITALIA

Dos infieles empleados de la "FIAT" de Italia, un sociólogo de 30 años y un empleado de su servicio comercial, se hicieron de buena y abundante documentación y quisieron vendérsela en unos 5.000 millones de dólares!!!! a una firma competidora, de Holanda. Pero pudo más la honestidad: la firma dio el grito a Turín y se apresó a los dos "malogrados" jóvenes, que así hicieron trabajo inútil.

• ¿SERA POSIBLE? - ¡HUM!

En Bolivia (donde hace poco hubo una carrera de autos a 4.000 m. de altitud!), pensaron ahora en hacer la Buenos Aires-Sucre "para cuando el Sesquicentenario", del país hermano. O sea, agosto próximo. Ahora piensan en financiación y organización y **"después van a avisarnos sobre fechas, así utilizan nuestros caminos"**. Nos parece muy difícil, a menos que la tal carrera ocupe rutas secundarias ya que las principales nuestras "nacionales", **están prohibidas.**

• SANJUANINOS Y CD

Los volantes de la dinámica ciudad pegada a la cordillera tienen flamante directiva. Preside, Antonio Meritello; vice, José Polemés; secretario, Osvaldo Gómez; otros: L. Monti, S. Lorenzo, A. Ramis, E. Serrano, S. Montagna, A. Viglino, B. Baggio, A. R. Pérez y A. Bavas.

• BLEHAUT, PRESIDENTE

Por alejamiento del país presentó renuncia a su cargo como presidente de ADEFA, Asoc. Fábrica Autom., el señor Xavier Karcher. Presidirá ahora (elección por unanimidad), el señor Jacques Blehaut; vice, Ing. Edo. María Huergo y William A. Mosetti; secretario, José María Courard y vocales, Antonio V. Michelena, Herbert Leshinsky, Dr. Héctor Omar Elliot, Ing. Raúl A. Sánchez y Georges Nicolet. La Dirección General continuará con el Ing. Carlos Martín Berrotarán.

ENERO 14 al 24-1975. MONTECARLO. 43º tradicional "Rally de Montecarlo Internacional" sobre 6.800 kilómetros en total. La partida fue simultánea y desde cinco ciudades distintas: Atenas, Agadir, Varsovia, Estocolmo y Montecarlo. Fue la primera vez que vehículo alguno partió desde territorio francés. Los itinerarios de arrancada sumaron unos 4 mil km. y finalizaron en la ciudad francesa Gap. Luego se agregó el tramo entre Mónaco-Vals les Bains-Mónaco. De Gap a Montecarlo hubo cuatro pruebas "de velocidad" (564 km.).

Damas: Por primera vez en 25 años de esta carrera compitió un solo equipo; asimismo aflojó la inscripción a consecuencias del estado económico de los entusiastas de este gama de automovilismo que se hace costosa teniéndose en cuenta que no es profesional, ni distribuye sumas altas. *Ganaron:* Sandro Munari y Mario Manucci (Italia), Lancia Stratos con motor Ferrari-Dino de 2.300 cm³ montado transversalmetne atrás. Aporta 240-520 HP; chasis tubular con suspensiones independientes. Tiempo: 6h25m59s. 2dos.: Hannu Mikkola y H. Todt (suecos), con Fiat-Abarth, a 3m06s; 3ros.: Allem-Kivimaki, con Fiat, a 3m47s; 4tos.: Barchelli y Scabini (Ital.), con Fiat, a 21m3s; 5tos.: Jean Francois Piot y De Elsandris (Francia), Renault 17, a 25 minutos 16 segundos



Enderezar árboles con un costoso "Porsche", no es negocio, jamás. J. P. Rouget le dio este susto a su linda navegadora, Patrice Chonez en Montecarlo.

POR PISTAS Y CARRETERAS DEL MUNDO

Por VERTIGO

ENERO 26. NUEVA ZELANDIA. Invercargill. Circuito de Teretonga sobre 62 vueltas. Fórmula 5.000, cuatra serie por la copa Tasmania, clásica Internacional. Ganó: Christian Amon (N. Zel. con el auto norteamericano "Talom MR-I 5000, en 1h20m2s; 2º: Jimmy Mc Cormack (Austral.); 3º: Kirk Bartlett (N. Zel.). Tras esta prueba el ganador se colocó ya cuarto, mientras Graeme Lawrence encabeza —faltando cuatro fechas— la copa máxima en esa zona del mundo de la alta velocidad.

FEBRERO 1 y 2. ESTADOS UNIDOS. Daytona (Florida) Tradicional prueba internacional por el Mundial de Marcas, 1975. Primera del calendario y con la de Le Mans-Francia, única que sostiene la distancia tradicional en cronómetro: Las XXIV Hs. con cambio de pilotos, máquinas sport G.T. y T. Trazado de 6.130 metros. De día y de noche; sin intervalos. Participaron 47 máquinas, de los que picó en punta el "Corvette" de Greenwood-Schaffer-Muzin, gente que realizó una sensacional aportación frente a los Porsche Carrera, finalmente vencedores. En efecto, tras de puntear varias horas el enorme esfuerzo resintió el motor y fueron necesarias varias detenciones para recupero. Fue cuando, confiados en la máquina, sus tres pilotos, alternándose a velocidades extremas no evitaron, al cumplirse la novena hora que la máquina se fuera de pista, estrellándose. Schaffer alcanzó a escapar. Momentos más tarde la dupla que parecía ser vencedora: Sam Possey-Hans Stück, h. tuvo que detenerse en 247ª vuelta para pedir asistencia mecánica. Momento en que Holbert-Forbes-Robinson con Porsche-Carrera se pusieron ya frente al empequeñecido lote subsistente. El ritmo deterioró su tapa de cilindros. Entonces Peter Gregg y Hurley Haywood (ganadores de la última edición 1973), al cumplirse la hora 21ª se hicieron de la victoria hasta el fin. Lo que se conceptó también como excepcional ha sido la eficiente carrera de la dupla Mexicana. *Ganadores:* Porsche-Carrera, con Peter Gregg y Hurley Haywood (EE.UU.), con un total de 4.193 km., a más de 173 kph.; 2dos.: Porsche-Carrera, con Bill Sprowls; Andrea Contreras (México) y Michael Keyser (EE.UU.); 3ros.: Porsche-Carrera, con Charlie Kemp y Carson Baird (EE.UU.). El promedio del comienzo llegó a los 191,470 kph. Los mexicanos Memo Rojas y M. Rebaque chocaron, perdiendo una buena colocación.

FEBRERO 16. EE.UU. Daytona. Tradicional gran carrera de las 500 millas (805 km.), para coches de serie. Lo notable por sorpresiva fue la victoria, incuestionable y espectacular, de un hombre que se gana la vida conduciendo... taxis!!! Pero que, frente a los 40 más aguerridos campeones profesionales de las pistas, mostro que el tino es buena co-piloto. Pusiéronse en premios casi 300 mil dólares. Unos 700 millones de pesos moneda argentina!!! de los cuales el modesto "banderita" se llevó en su taxi, a casa 41.605 dd. Que a 2.400 por uno le representaron ¡CIEN MILLONES DE PESOS argentinos! Lo de Parsons (Chevrolet) va a figurar en la historia de las carreras de los EE.UU.: Largó muy atrás y comenzó a absorber rivales, para finalizar con 4 km. de luz sobre nada menos que Bob Allison, tripulante de un "Matador" (Torero, allí). *Ganador:* Benny Parsons (35 años), con Chevrolet; 3h15m15s, a 245,678 kph.; 2º: Bobby Allison, Matador, a 4 km.; 3º: Gale Yarborough, Chevrolet; 4º: Davir Pearson, con Chevrolet. El Excmo. Sr. Embajador de la Argentina, Dr. Alejandro Orfila, fue invitado de honor y dio partida a la gran carrera.

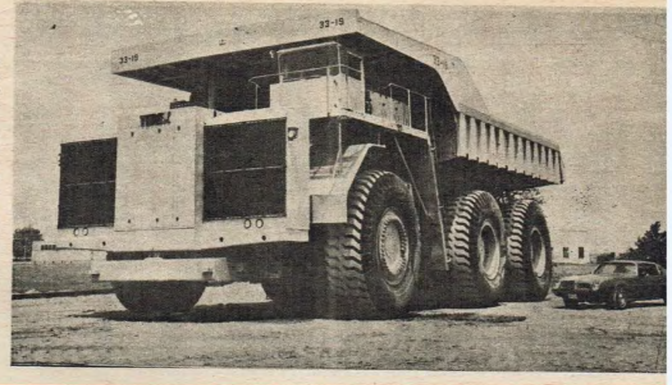
FEBRERO 20, 21, 22 Y 23. URUGUAY. En sus rutas abiertas, el 8º "Gran Pmio. Las 19 Capitales" por la copa de oro Texaco, con el auspicio del diario "El País"; Radio Sport-Tele 12; organizado por la Asociación Uruguaya de Volantes y el club uruguayo de Rally y fiscalizado por el Automóvil Club, del Uruguay. *Participaron argentinos* con extraordinario desempeño. *Incluye gente de "COCHE A LA VISTA";* como nuestro colaborador Sebastián Varela que llegó segundo en auto de Carlos Rizzutto, como "navegante". La cosa es que, contra opinión lugareña, los cuatro argentinos que rodaron allí, tuvieron desempeño notorio. El equipo se comportó como un ballet... a fondo, siempre. La mentalidad de "tratar de ganar" fue intención lógica de todos. Las máquinas, cuidadas, de 8 hs. que tenían para ser reforzadas y atendidas en el p. cerrado, necesitaron apenas tres. Fueron en realidad y siempre los "scratch". Supone haber liderado en una competición difícil donde los hermanos orientales tienen "muñeca" notoria. Tras los tres mil kilómetros, la final (aún provisional):

Para "D"-Turismo libre: Ganadores: Federico West y Gregorio Assadourian, con Ford Falcon Sprint; 2dos.: Daniel Luzardo y Ford Falcon; 3ros.: Milton Gagliardi y Dodge Dart. *Turismo de Serie (C) 1.500 a 1.800 cc:* 1ros.: Gerardo Ernest con José Bonilla y Fiat 125-Berlina; 2dos.: Gustavo Trelles y Alberto Operti y Fiat 125-Berlina; 3ros.: Zagalo y Fiat 125-Berlina. *En Turismo de Serie* fue clamoroso el dominio argentino. *Ganaron:* Luis Macri con Jorge del Bono y Fiat 128-Iava; 2dos.: Juan Carlos Rizzutto y Sebastián Varela ("Coche a la Vista), con Fiat 128-Iava; 3ros.: José Cano y Alfredo Castellanos, con Fiat 128-Iava (*todos argentinos*); 4tos.: Ramiro Barcárcel y Ford Escort.

En Clase "A"-Turismo de serie hasta los 1.000 cc. *Ganó:* Humberto Laudato con Ricardo Ivetich y Auto Unión 1.000; 2dos.: Ignacio Sunblad y Luis Jaeske (Argentina), con Citroën 3 CV.

Frente a rivales muy duchos los argentinos sentaron su clase y 1os. Luis Macri y Jorge del Bono y 2os. J. O. Rizzutto y S. Varela.





Parece un juguete: aquí el PONTIAC FIRE BIRD (Pájaro de Fuego) de Gral. Motors y el nuevo gigante de Térex, llamade "TITAN". Es para apreciar diferencia.

UN GIGANTE QUE ASOMBRA: "TITAN" DE G.M.

No se hizo para que circule por las estrechas calles de Saigón, ni las antiguas de España, Italia y Grecia. O algunas de China y Japón. Tampoco por las céntricas de Bs. As. (Carabelas, Tres Sargentos, Seaver, Dellepiane, Rauch). Se ha hecho para demostrarse que el hombre PUEDE CONSTRUIR UN GIGANTE MECANICO, más grande que cualquiera de los inmensos saurios prehistóricos. Del que la tortuga hoy, es el representante más cercano. En efecto, con motivo del reciente Congreso de Minería realizado en la estridente ciudad-casino (no va masss!), de LAS VEGAS, EE.UU. la división "TEREX" de la industriosa y capacitada General Motors, expuso un volquete de descarga trasera. Tan grande como ningún otro de los que, desde 1875, aparición del vehículo motivo a combustión no hubo.

Se lo llamó TITAN y este prototipo (¿o se fabricará por serie?) duplica en medidas las del más grande modelo anterior, también hecho por la TEREX: aquél: 33-15, tenía poder de carga hasta 150 toneladas (150.000 kilos). Pero este nuevecito carga... ¡350.000 kilogramos! o de tierra y piedras. Para aguantar tamaña carga, el moviente rodado pesa... 231.000 kg. O sea: supera el peso del más grande avión comercial en uso actualmente: el 747-JUMBO JET, de 180 tt. sin combustible.

Observemos: este volquete mide más de 20 metros de largo. El frente de la caja, que protege la cabina del conductor, se eleva (posición de descarga) a 17 metros del suelo: equivalente a un 6º piso de un edificio moderno, de departamentos. Fue fabricado en la división Diesel de la Gral. Motors, en Canadá y para enviárselo a esa exposición, debió hacérselo, desarmado: necesitó ocho vagones de F. C.!!!

El gigante GM es accionado por un motor diesel, para locomotora. Tiene 3300 HP de potencia (máxima a 900 rpm), fabricando por la div. Electromotive. Su motor de 1691 acciona un generador eléctrico que a su vez alimenta a cuatro motores eléctricos (de tracción). Tiene diez ruedas, exactamente de 3m30cm. de diámetro y 3.500 kilogramos de peso (40.00 por 57E3-60). Su conductor tiene que trepar hasta una altura aproximada a un segundo piso de un departamento moderno.

Para confirmar la expectación que despertó en el mundo, acerca de su utilidad como vehículo "que sirva para algo", la General Motors decidió, al terminar la atractivísima exposición 'hacer trabajar a su 'gigante". Y se lo envió a una mina, a cielo abierto, en California. Donde constantemente a 350.000 kilogramos "por carga", probará si responde al mundo, en caso de que vuelva a explotarse el carbón



¡CINCO MIL PASAJEROS DE UN VIAJE! cabrían aquí de poder construirse un carrozado. A 70 kg. persona, el "Titán" carga 350.000 k. ¡Lindo para el Mundial de Fútbol, del 78!

PROGRAMA DE LOS DEPORTES MECANIZADOS — MARZO

Día 2: AUTO MOTO CLUB COMODORO RIVADAVIA. — Prueba para Turismo Nacional (clases "B" y "C") "Premio Ciudad de Comodoro Rivadavia". Autódromo "Libertador General San Martín", local, con circuito de 3.764,10 mts. Ambas clases en dos series, a 10 vueltas cada una (37,640 kms.). Una final a 15 vtas. (56,461 kms). La "B", largará a las 14.30, 16.00 y 17.00 horas y la "C", a las 15.15, 16.45 y 18.30. Mínimo 15 coches por clase. Máximo 25, en la "B"; y 22, en la "C". Clasificación obligatoria, sábado 1º, de 15 a 19. En premios: $ 140.000.

Día 8: ZAPALA AUTOMOVIL CLUB. — Suspendió su carrera para Turismo Carretera, en circuito semipermanente.

Día 16: AUTOMOVIL CLUB DE MENDOZA. — Suspendió su carrera para Mecánica Argentina, Fórmulas 1 y 2, en el autódromo local.

Días 22 y 23: VICENTE LOPEZ AUTOMOVIL CLUB. — 4º Edición de las "20 Horas Turismo Nacional", para las categorías "B" y "C" y autos brasileños, en el autódromo municipal "17 de Octubre". Día 22 a las 23 horas largarán las primeras 9 hs. para la clase "C". Podrán intervenir 66 coches. El día 23 a las 9.30 hs. se inicia la prueba para la clase "B". También se anuncia participación de volantes peruanos. Premio: $ 279.870,74.

Día 23: LAS FLORES, AUTOMOVIL CLUB. — Iniciación del Campeonato de F-4. Al cierre no conocíamos los detalles de la competencia.

Día 30: AUTOMOVIL CLUB "25 DE MAYO" (BS. AS.). — Para Turismo de Carretera, en circuito semipermanente. Al entrar en máquina no habían enviado a CADAD los reglamentos.

Día 30: PARA FORMULA 2. — Fecha libre, sin especificaciones.

● ZONALES

Día 2: ASOCIACION VOLANTES ENTRERRIANOS (Fed. Nº 4). — Fórmula entrerriana en Concepción del Uruguay (Entre Ríos).

Día 9: ARRECIFES AUTOMOVIL CLUB (BS. AS). (Fed. Nº 2. — Para Turismo Carretera, "del 40".

Día 9: UNION FOOTBALL CLUB TOTORAS, SANTA FE. — Gran Premio "Apertura". Campeonatos de zona para "Limitada Santafesina" y Mecánica Argentina "Jeep 4" (ex "T. C. del 27"). Afiliada a 4/CADAD. Circuito local 1.280 m. tierra compactada, completamente terminado. Clasificaciones desde las 10 a. m. y carreras desde las 13.30, hasta las 18.30. Amplísimas comodidades generales.

● "PICADAS EN EL AUTODROMO

Días viernes 7, 14, 21 y 28: ASOCIACION PILOTOS AUTOMOVILES DE TURISMO. — Realiza el espectáculo "Autoshow", a partir de las 21, en el autódromo "17 de Octubre". Se trata de competencia de aceleración sobre 400 metros (en recta). Abiertas a profesionales y aficionados. Datos en Gurruchaga 2064, Capital.

● PROMOCIONALES

Día 30: FEDERACION REGIONAL Nº 5. — Torneo "promocional" paralelo al de "Turismo Nacional55 (zona). Para clase "B", de 851 a 1.300 cc. No podrán participar "Fiat 128-lava". Para pilotos sin antecedentes 12 fechas: pesos 2 millones m|n. en premios. Segunda fecha: 20 abril y así hasta el 5 de octubre.

● MIDGET

Día 9. — Campeonato Argentino de esta especialidad pistera. Será controlado por CADAD. Primer fecha en el circuito "ad-hoc" del Club Atlético Rafaela, en Rafaela-Santa Fe (2º el 6 de abril).

● REGULARIDAD

Día 28: CLUB ARGENTINO DE REGULARIDAD Y RALLY. — Inicia la temporada regularística 1975 con una interesante competencia a Mar del Plata, auspiciada por compañía "Ruta Seguros". Para corredores de tercera categoría, con valiosos premios para los binomios mejor clasificados.

● INTERNACIONAL

Día 1º: SUDAFRICA. — Gran Premio de Sudáfrica, para F-1, con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores. Tercera prueba del año con puntaje. Circuito de Kyalami, en Johannesburgo.

Días 8 y 9: PORTUGAL. — "Gran Premio Estoril", por el Campeonato Europeo de F-2.

Días 8 y 9: FRANCIA. — Rally Lyon-Charbonniéres (con puntos para el Campeonato de Conductores de esta especialidad).

Días 15 y 16: ITALIA. — "Ronda de la Giraglia". Rally con puntaje para el Mundial de Rallystas y Navegantes.

Días 15 y 16: FRANCIA. — Carrera de Ampus-Draguingnan, sobre elevaciones, por el Campeonato Europeo de Montaña.

Días 21 al 23: ESPAÑA. — "Rally Firestone", por el Mundial para Conductores de Rally.

Día 23: ITALIA. — "4 Horas de Milán", en Monza, Campeonato Europeo de Autos Turismo 1975.

Día 23: ITALIA. — Prueba en Mugello (Firenze), por el Campeonato Mundial de Marcas.

Día 30: ALEMANIA. — "300 Kms. de Nürburgring", por el Campeonato Europeo de Marcas (coches hasta 2 litros).

PROGRAMA SINTETIZADO PARA ABRIL

Día 6: ASOCIACION PILOTOS DE F-4 Y F-2. — Pruebas de la especialidad en el autódromo "17 de Octubre".

Días 8 al 13: ASOCIACON VOLANTES GRAL. ROCA (Río Negro). — "Vuelta de la Manzana", TN.

Día 13: AUTODROMO CLUB SALTA. — F-1, en el autódromo "General Güemes".

Día 13: ASOCIACION SANJUANINA DE VOLANTES. — Turismo Carretera, en ruta desde San Juan a Calingasta.

Día 20: TANDIL AUTO CLUB. — F-4, en el autódromo de Balcarce (Bs. As.).

Día 27: LAS FLORES AUTOMOVIL CLUB. — Turismo Nacional en el autódromo local, provincia de Bs. Aires.

Día 27: ASOCIACION "SOL DE MAYO" - VIEDMA (Río Negro). — Turismo Carretera. Esta fecha le fue ofrecida al Zapala A. C., que suspendió su carrera del 9 de marzo ppdo., en caso de no realizarse la de Viedma.

NUMERACION M.A. 1975

De acuerdo a lo que establece la reglamentación pertinente, el Comité Ejecutivo de CADAD, fijó las siguientes numeraciones para los pilotos de las categorías Mecánica Argentina, Fórmulas Uno. Dos y Cuatro.

● MECANICA ARGENTINA (FORMULA UNO)

Nº 1 Luis Rubén Di Palma
Nº 2 Raúl Guagliano
Nº 3 Jorge Bianchi
Nº 4 Victor Hugo Plá
Nº 5 Rubén Bulla
Nº 6 Mauricio García
Nº 7 Daniel Sancho
Nº 8 Angel R. Monguzzi
Nº 9 Jorge Ternengo
Nº 10 Jorge Omar del Río
Nº 11 Egdard Guimard
Nº 12 Emilio Bertolini
Nº 14 Miguel Di Tullio
Nº 15 Osvaldo Bessia
Nº 16 Ariel Bakst
Nº 17 Carlos Ternengo
Nº 18 Jorge Roux
Nº 19 Orlando Sotro
Nº 20 Jorge Sedano
Nº 21 Daniel Favre
Nº 22 Norberto Pauloni
Nº 23 Carlos Marincovich

● MECANICA ARGENTINA (FORMULA DOS)

Nº 51 Jorge De Amorrortu
Nº 52 Angel Guerra
Nº 53 Rubén Alonso
Nº 54 Miguel Deguidi
Nº 55 Ricardo Baratucci
Nº 56 Eduardo Crovetto
Nº 57 Roberto Carubia
Nº 58 Jorge Baruscotti
Nº 59 Juan Carlos Penta
Nº 60 Jorge Draghi
Nº 61 Osvaldo "Cocho" López
Nº 62 Alberto Alvarez
Nº 63 Oscar Castellano
Nº 64 Mario Stillo
Nº 65 Carlos Bedacarratz

● MECANICA ARGENTINA (FORMULA CUATRO)

Nº 1 Miguel Angel Guerra
Nº 2 Agustín Beamonte
Nº 3 Gonzalo De Quesada
Nº 4 Plácido Balbuena
Nº 5 Victor Theil
Nº 6 Ricardo Baratucci
Nº 7 Juan Arrechea
Nº 8 Ricardo Pereyra
Nº 9 Jorge Baruscotti
Nº 10 Antonio Andretta
~~Nº 11 Juan~~ José Reybet
Nº 12 Luis Segovia
Nº 14 Lucio Sergio Pisano
Nº 15 Roberto Monllor
Nº 16 Alfredo Castro
Nº 17 Ariel Bakst
Nº 18 Oscar Signore
Nº 19 Guillermo Vinuesa
Nº 20 Héctor González Rossler
Nº 21 Héctor De Rossi
Nº 22 Luis Toloza
Nº 23 Ricardo Chourrout
Nº 24 Benjamín Muñiz Barreto
Nº 25 Román Pérez Guimil
Nº 26 Rubén Rullo
Nº 27 Eduardo Ferola
Nº 28 Néstor López
Nº 29 Alfredo Pugliese
Nº 30 Eduardo Bouvier
Nº 31 Carlos Lanciotti
Nº 32 Lázaro Altamura
Nº 33 Hugo Martínez
Nº 34 Hugo Canievsky
Nº 35 Jorge Serepanti
Nº 36 Luis Vázquez
Nº 37 Pedro Alvarez
Nº 38 Adalberto Mattaruco
Nº 39 Aldo Baldoni
Nº 40 David Parvis
Nº 41 Emilio Mazzola
Nº 42 Jorge Cecileo
Nº 43 "D'Artagnan"
Nº 44 Enselmo Parolo
Nº 45 Oscar Pereyra
Nº 46 Mario Mazzoy
Nº 47 Roberto J. Bianchi
Nº 48 Santiago N. Vujovich
Nº 49 Eugenio Lombardozzi
Nº 50 Héctor Zaffrea
Nº 51 Horacio Gigena
Nº 52 Fernando Cebada
Nº 53 Gustavo Sommi
Nº 54 Eduardo Urien
Nº 55 Ricardo Erasum
Nº 56 Ricardo Berlese
Nº 57 Enrique Urgoiti
Nº 58 Carlos Paroldi
Nº 59 Omar Bouquet
Nº 60 Aldo Groglopo
Nº 61 Luis Corbelleri
Nº 62 Angel Chivilo
Nº 63 José Luzzi
Nº 64 Mario Sena
Nº 65 Roberto Caneda
Nº 66 Carlos Renteria
Nº 67 Juan P. Laskac
Nº 68 Norberto Pastura
Nº 69 Angel Cucco
Nº 70 Antonio Maratea
Nº 71 Juan C. Pausa
Nº 72 Sergio C. Coria

MOTOCROSS: "CARNAVAL PARA TODOS" A CARGO DEL BRASILEÑO N. BERNARDI

▶ **Por: JUAN LUIS MORETTI**



Había negativistas en el país (y los hay) que consideraban y consideran al moto-cross como "diversión" y no deporte riesgoso. Pero, felizmente Bariloche les dio el gran ejemplo, a todos ellos.

Fuimos a Bariloche para ver (como otros años), todo cuanto constituyó la octava temporada internacional de moto-cross (cruza campos), actividad ya arraigada aquí. Todo se redujo a tres jornadas (muy completas y atractivas), dentro de ese marco natural que es el imán turístico argentino. Por eso nuestro agradecimiento a "Austral Líneas Aéreas Argentinas" que hizo placentera nuestra ida y vuelta periodístico-narrativa. La primera jornada (Semana del Carnaval 1975) fue en "Villa La Angostura" sobre un circuito veloz donde apunté con Juan Franzgrote una bajada de 100 m. a 45º, terminada en un lodazal, seguido por una curva y marcada rampa, ascendente. Sobre 10 vueltas, las tres series de la cat. INTERNACIONAL, declararon: GANO, Nivanor Bernardi (Yamaha YZ) 30 v., 4 puntos, por Brasil; 2º Claudio Pesce (argentino), con "Bultaco MK 8", 8 p; 3º Kurt Horta (Chile), con "Maico Mc." y 8 p.; 4º Guy Booth (Perú); 12 p. y 5º Gustavo Beamonte (Argentino) con 13 p. Sobresalió Pesce En PROMOCIONAL: dos series, a 8 v. cada una: 1º Miguel Cejas (Argentina) con "Husquarna" y 2 puntos; 2º Jorge Vaitiekunas (Arg.) con "Yamaha" y 8 p.; 3º Jorge Blanc (Arg.) con "Zanella" y 10 p. La mayor potencia de la máquina de Cejas, determinó su victoria. Pese al día lluvioso, hubo mucho público.

• COLONIA SUIZA (2º)

A 15 km. del hermoso paraíso turístico nuestro de San Carlos está "Colonia Suiza" con su circuito trabado. En INTERNACIONAL volvió Nivanor, con VE corta y "Yamaha"... larga, a hacer cosas fabulosas. Y ganó las 30 v. de tres series, con 3 puntos; 2º Kurt Horta (Chile) "Maico Mc" y 6 p.; 3º Gustavo Beamonte (argentino); "Bultaco MK8" y 11 p.; 4º Guy Booth (Perú); "Bultaco MK 8" 14 p. y 5º Enrique Rodríguez (Arg.), con "Zanella MX" y 19 p. (1 v. menos).

Una vez más, en PROMOCIONAL la máquina importada de Cejas le dio handicap Ganó con 2 puntos, sobre Jorge Vaitiekunas ("Yamaha", 8 p.; 3º Juan C. De Yurka ("Bultaco"), 16 p. y 4º Julio Urra ("Zanella"), lo mismo que Jorge Blanc ("Zanella"), ambos 15 p. Aquí también la lluvia estuvo como constante **espectadora**... pero muy molesta.

• NIVANOR (CARNAVAL Nº 3)

Las estribaciones montañeras del circuito de Colonia Suiza sirvieron de gran palco a la crecida cantidad de ansiosos espectadores. Tres mangas a 10 v. para INTERNACIONAL y, de nuevo: 1º Nivanor Bernardi (Brasil), con "Yamaha YZ" y 3 p. contra; 2º Kurt Horta (Chile) con "Maico Mc" y 6 p.; 3º Gustavo Beamonte (argentino) con "Bultaco MK 8" 9 p; 4º Juan Franzgrote (Arg.) "Bultaco MK 7", 15 p.; 5º Enrique Rodríguez (Arg.) "Zanella MX" y 17 p.

Como marcaba el reglamento, se hicieron de las tres jornadas las sumas: 1º Nivanor Bernardi, con 10 puntos; 2º Kurt Horta con 20; 3º el argentino Gustavo Beamonte con 33; 4º Guy Booth (Perú) con 89 y 5º Enrique Rodríguez (argentino) con 63 p. y moto "Zanella", industria argentina.

Agradable fue a ver a la gente de la escudería de Caseros (Zanella), Tito Marinozzi y Alberto Abrego indicándoles a sus defensores el plan para la prueba "Promocional". Volvió a ser Cejas su ganador con 6 p. c.; 2º Jorge Vaitiekunas, con 28; 3º Jorge Blanc, con 32 p.; 4º Juan C. de Yurka, con 34; 5º Daniel Toledo, con 35 y 6º Julio Urre, con 40. La organización por "Unión Motocross Bariloche" contó con adhesión del Ministerio de Bienestar Social (Deportes y Turismo), de la Fuerza Aérea Argentina y Gobernación de Río Negro, con el apoyo del Intendente lugareño. Es de esperarse que los inteligentes "cazanotas" de la TV sudamericana se enteren de lo bueno que es todo esto y sus cámaras estén presentes el próximo año... que ya allí empezaron a preparar todo. ¡Así se hace!

Ya en marcha, las máquinas roscan a fondo buscando las "chicanas" que señalan los recorridos endiablados. Al público le agrada así.



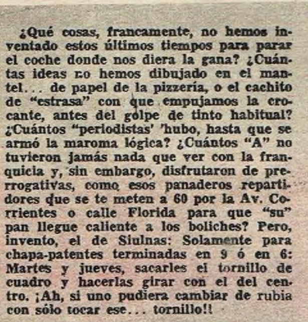
"Cabeza a la tumba" se llaman los pasajes terribles con éste bien argentino. Obsérvese la preferencia popular, en sitios como esos.



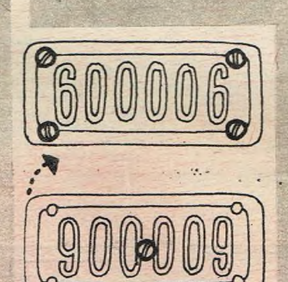


—Ves, cabezón... te dije que tenían que cargar dos litros más, así justo llegábamos a casa.





¿Qué cosas, francamente, no hemos inventado estos últimos tiempos para parar el coche donde nos diera la gana? ¿Cuántas ideas no hemos dibujado en el mantel... de papel de la pizzería, o el cachito de "estrasa" con que empujamos la crocante, antes del golpe de tinto habitual? ¿Cuántos "periodistas" hubo, hasta que se armó la maroma lógica? ¿Cuántos "A" no tuvieron jamás nada que ver con la franquicia y, sin embargo, disfrutaron de prerrogativas, como esos panaderos repartidores que se te meten a 60 por la Av. Corrientes o calle Florida para que "su" pan llegue caliente a los boliches? Pero, invento, el de Siulnas: Solamente para chapa-patentes terminadas en 9 ó en 6: Martes y jueves, sacarles el tornillo de cuadro y hacerlas girar con el del centro. ¡Ah, si uno pudiera cambiar de rubia con sólo tocar ese... tornillo!!



Sabía Vd

Cada 1,8 personas posee un auto (andando) en los EE.UU. Luego sigue Australia, con 2,3; Nueva Zelandia y Canadá con 2,4; Suecia, con 3,1, y Francia, con 3,2. Nosotros ocupamos el 16º lugar, entre 165 naciones del orbe, con 8,8 habitantes por auto andando. Alemania Oriental nos sigue (9,1) y Sudáfrica un 10,4.

Δ

Desde el 17 de junio ppdo. la región de Lille, Francia, está equipada con una infraestructura de radio-teléfono para uso de automovilistas. Estos están conectados directamente con redes telefónicas, nacional e internacional. No están obligados a recurrir al servicio de una Operadora. (¿CURIOSIDAD?: En la Argentina el naciente Touring Club, allá por 1910, propuso esto mismo para la Argentina! Pero "no corrió". Así es).

Δ

Del 18 al 21 de junio se efectuará en Zagreb (Europa) el 5º Festival Internacional de Cine, dedicado al tema "Seguridad en el Tránsito". Tres partes, interesan: cine, para peatones; para automovilistas y para problemas técnicos del tránsito. ¿Estará la Argentina presente?

Δ

En plata vieja, sin los últimos aumentos: sueldos, salarios y cargas sociales representaron a la industria automotriz argentina una erogación de 2.150 millones de pesos (1974), con incremento del 92 por ciento sobre 1973. En diciembre 1973 había 50.626 personas ocupadas.

Δ

De no aparecérsenos otro, el volante corredor más anciano del país es el legendario don Mariano de la Fuente, quien todavía toma su leche merengada en el "Café Tortoni".

COCHE A LA VISTA, Rodríguez Peña 794, piso 1º, oficina 4, T. E. 44-2913 y 3241, Buenos Aires. Fundada el 1º de octubre de 1947. APARECE EL 1º DE CADA MES. Precio del ejemplar en la República Argentina, $ 8,00 Ley 18.188. Número atrasado $ 12,00. Sólo se aceptan suscripciones por periodos de un año. Suscripción anual $ 150,00, incluido un SEGURO DE TRANSITO de 5.000,00 pesos Ley 18.188, válido por un año a residentes en el país, de ambos sexos de 18 a 65 años de edad. Distribuyen esta revista en Capital y Gran Buenos Aires: Distribuidora RUBBO, Juan de Garay 4228, T. E. 943-4725. Interior y Exterior: Distribuidora CONDOR S.R.L., Av. Independencia 2744, T. E. 97-5190 y 93-8262, Buenos Aires, República Argentina. Preparación e Impresión: Talleres Gráficos FA-VA-RO S.A.C.I. y F. Composición tipográfica: Linotipia MONTES DE OCA, Montes de Oca 1742, T. E. 28-4196, Bs. Aires.

CORREO ARGENTINO
Franqueo a Pagar C. 726
Franqueo Pagado C. 4.934
Tarifa Reducida Concesión Nº 3.730

Registro de la Propiedad Intelectual Nº. 1.263.881

Stradivarius 128.
"EL COCHE DEL AÑO"

En Cremona, al norte de Italia, próximo al río Po, floreció, entre los siglos XVI y XVIII, la más alta artesanía en violines que conoció el mundo.

Los Amati, los Guarneri, los Stradivarius.

Y en Turín, también al norte de Italia, a orillas del río Po, y unos kilómetros al oeste de Cremona, nació hace poco más de 75 años, otra casa de ilustres artesanos.

Pero éstos no hicieron violines. Se dedicaron a otros instrumentos.

Su pasión y su razón de ser fueron los FIAT.

Esos autos que no tienen nada que ver con otros autos.

Los violines de Cremona fueron y son únicos.

Los FIAT también.

Los violines de Cremona adquirieron, en mérito a su depurada construcción, personalidad propia y fama mundial.

Los FIAT también.

Nunca nadie pudo igualar a los violines de Cremona.

Y nadie ha podido, hasta este momento, igualar a un FIAT.

Productos de una tierra y de una historia; habilidad de orfebres; genio de poetas. Sentir la vida como vida y la gente como gente.

Quizá sea ése el secreto de los FIAT. (Y el de los violines de Cremona).

En 1973, el 125 –"La Máquina" de FIAT–, fue consagrado El Coche del Año en la Argentina.

Fue el triunfo del sentido común. Un fino mecanismo que ahorraba combustible; un diseño elegante con dignidad y medida.

Es que la era del despilfarro había terminado y con ella moría el auto de la desproporción y los cromados.

Por eso, en 1974, "El Coche del Año" no pudo ser sino otro de FIAT.

Esta vez el 128.

Consagrado en Suecia, Italia, Holanda, Alemania, Inglaterra, Dinamarca y Checoeslovaquia con premios y trofeos, era hasta hoy el auto más premiado de Europa.

Con este nuevo lauro otorgado en la Argentina por el periodismo especializado, es ahora el más premiado del mundo.

Ganador en todos los terrenos. Es ya campeón invicto en las carreras. Triunfó también sobre la nafta (18,6 litros de Buenos Aires a Mar del Plata); y sobre el espacio (80 % para 5 pasajeros y 7 valijas y sólo el 20 % para el motor); y sobre el tráfico de las ciudades (no hay coche más corto y manuable en su categoría).

Es que el nuevo "Coche del Año", el FIAT 128, es mucho más que un auto.

Es un legítimo STRADIVARIUS que está esperando que usted le arranque toda la música que tiene adentro.

